



2023年12月 4日
第72号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実
編集情宣担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申 東海道線大船駅構内 列車と電化柱が衝突した 第2号 事故に関する緊急申し入れ 第2回団体交渉を行う！その③

【②青＝運行優先の課題】

組合	会社
東海道線は架線停電によりその場で停車するしかないが、横須賀線と根岸線は、発生当時は駅で抑止ができていれば降車誘導しなくて済んだと思われるが、その時の判断の難しさがあるだろう。組合としても4M4Eで掘り下げの中で、自分たちに置き換えると「動かしていたのではないかと議論になった。支障線区ではないから、運行させようという心理になる。どうすれば良かったのかという議論を行っていきたい。横須賀線・根岸線の運転再開に関して、現段階でどのような方向性を出しているか。	横須賀線・根岸線の運転に支障がないという判断で、両線区は運転再開させた。隣接する東海道線が架線停電を伴い停車しているという状況では、「ドアコックが扱われる」という想定をしなければならぬと振り返っている。運転可能区間はお客様のために運転継続するという考えもあり、当日は運転再開するという判断だった。ドアコックが扱われるかもしれないという想定をしていれば、直近の駅まで運転再開してその後に運転見合わせという判断も、振り返ってみればできるかもしれない。今後、架線停電して停車中の列車というのは、ドアコックが扱われることを想定して運転整理にあたらなければならないという認識になったと聞いている。
指令内で列車の把握ができる状況であったのか。機外停車がどこにあり、駅に進入できるのかできないのか、指令の経験のなかで判断ができる状況にあったのか。	このような大きな事象では、指令室全体で対応することが前提となる。機外停車のキ口程や地理を把握しつつ、夜間にお客さまが線路内を歩行していることを想定すれば危険である。ツールも限られていて、把握することが困難を極めた。あと少しでホームに入れるという状況であっても、運転再開する指示が出せなかった。
線区の特情を踏まえた指令員の育成を求めている。	主張を指令ユニットに伝えていく。
指令から「支障物と衝撃」という情報を流していたが、どの時点で大きな事象であると捉えたのか。	当該列車とのやり取りを進める中で、事象の把握ができていく。第2報以降で、「障害物」を「電化柱」と置き換えることができず、通常の「支障物と衝撃」という情報を繰り返し流していた。普段と違うということを感じたときに、普段と違う対応をとっていくことができるよう指令の中でも議論し、次に生かせるようにやっていく必要があると認識している。
今回は30分ほどでドアコックが切られたが、日中帯であれば5分も経たずに切られていなかったのではないかと思う。まずはいったん全部止めて、把握に努めるべきだったのではないだろうか。	当日も、横須賀線と根岸線はいったん抑止を行ったが、支障がない確認を取って運転再開させた。抑止したから上手くいくと、イコールではない。事象を見ながら対応していくことが必要である。
現場の乗務員も輸送力確保というサイドで考えることがある。それも含めて議論をして、機外停車防止を図っていく。これは確認できるか。	機外停車防止はこれまでもやってきたが、これからも変わらず努めていく。

確認!

【③緑＝避難誘導の課題】

組合	会社
「事故復旧のしおり」にある避難誘導の考え方について、敷地外に出すまでなのか、駅までの案内を含むのか、示していただきたい。	「5/7を忘れない取組み」を教訓に、30分を目安に降車の判断を行い、救済の要否も判断をする。あくまで目安である。速やかに判断した後、復旧も同時並行に対応することである。どこまでご案内するのか記載は特にはない。
今回の様な状況の際に、どの程度まで避難誘導するのか判断するところはどこか。	お客様救済という面から、対策本部で打ち合わせをしながら決定することになる。お客様誘導には人が必要となる。状況によって大きく変わる。乗務員だけで対応するケースもあるが、降車したお客様の誘導はできない。現場の判断で大きく変わってくる。
「横浜避難ナビ」があったときは門扉が示されていたが、全社的に統一したアプリになってからは表示が無い。どのように考えているか。	別のアプリだが、門扉の位置がわかるものがある。現時点で全社員が使えるものではないが、議論は行っている。
500人～1000人程度のお客さまを避難させるとき、集合して誘導することは困難と感じた。駅間が長く、踏切が無い区間などは、どこに誘導すればよいか。降りたお客さまが勝手に歩いてしまうこともあった。乗務員が分かるような（踏切まで何mなどの）誘導表示があると良いのではないか。	現時点で表示を付けるような議論はしていない。意見としては承る。
まずは線路外に出すということが前提である。以前、津波防災で議論したが、相鉄は線路内から開扉できる門扉を整備している。そういったものを設備職場が使用する門扉などに取付けできないか。その上で、アプリで門扉が分かり、設備社員が来る前にできることでもあるのではないか。そういった考えはあるか。	線路内から開けられる門扉などの議論は聞いていない。意見として承りたい。
避難誘導に関するフローチャートの整備が必要だ。公道に出すまでを担うのか、応援者がいる場合とない場合など、フローがあるとイメージもしやすいだろう。現場としても、どこまでを担えばよいのか、示してもらいたいという声がある。	現時点でフローチャートやマニュアルは聞いていないが、意見として承る。

一番の安全は列車を止めること！危険を感じたら躊躇せず列車を止めよう！その④につづく