

FAX 飛躍

JR東労組東京地本青年部

鉄道業、ほんとうに大丈夫ですか？

No.62
2018
10/29

はちおうじ
FAXニュース

JR東労組
八王子地本
ホームページ
「東京八王子」で検索

**いよいよここまで来た!?
亡骸搬出作業をお客さまがお手伝い!!!**

そもそも「線路には降りない」が基本ではないか？

10月18日18:49頃、武蔵五日市～武蔵増戸駅間で鹿との衝突事故が発生、床下に鹿が挟まっていたため、関係社員に出発要請を行っていました。しかし『現場に到着するのが30分以上かかる』『乗務員だけでは搬出は困難』との理由から指令より『お客さまに鹿の搬出協力を要請』するよう指示、結果5名の旅客が搬出協力をするという事象が発生しました。しかも電車はパンタグラフが降下されておらず、感電の危険もありました。また、環境省も「動物由来感染症を防ぐために野生動物と接する際は長袖・長ズボン・手袋着用、血液等に触れない」などの注意を呼びかけています。そしてそもそも「お客さまを線路に降ろさない」ことは大前提のはずで、

今回の事象が発生した原因は「運行優先体質」と「必要な場所への要員配置を怠った会社の経営判断の誤り」に他なりません。

人身事故です、犠牲者の救済にご協力ください!

今回の取扱いは会社の責任放棄だ! 責任をもって対応できる体制を創出せよ!

鉄道の安全輸送を守るのは乗務員の使命です!

いはいはこんなことも...?

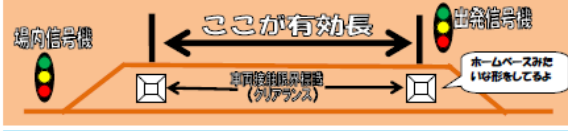
SEVEN MINUTES
2018. 10. 27 NO.
JR東労組東京地本青年部
発行責任者 佐藤 一也
編集 藤原 宣郎

まさかの事態! 長さが足りない!?

10月22日、湯河原駅下1番線に貨物列車が入線した際に、有効長を超えてしまい、ポイントが切り替わらなくなる事象が発生しました。当日対応された皆さん、お疲れさまでした!

そもそも、有効長とは?

線路上における有効長とは、ポイント内の車両接触限界標識(クリアランス)間の距離をいいます。隣接する線路を支障しないように、また停止位置を行き過ぎた場合の余裕距離や信号機の視認性などを考慮して決められています。



今回の事象は、遅延している貨物列車を通過させる過程で発生しました。一歩間違えば重大事故に繋がる可能性があっただけに、JR貨物と連携し原因究明を行うことが必要ではないでしょうか。
また今回、乗務員やお客さまへの情報提供のあり方が多くの仲間から指摘されています。

鉄道の安全が問われています!

SEVEN MINUTES
2018. 10. 27 NO.
JR東労組東京地本青年部
発行責任者 佐藤 一也
編集 藤原 宣郎

新小岩駅のホームドア、延期なの?

新小岩駅のホームドア稼働が延期されたようですね! 「無線通信方式の送受信機の調整」ってどういうことなんだろう??

新小岩駅のホームドアは社会からの関心も高いところですよ! そもそもなぜ、稼働日を10月27日にしたのでしょうか?

NEXで臨時停車した時の対応方法などまだまだ不安が多くあります! 稼働は疑問を解消した後でも遅くはないのではないでしょうか?

最近も様々な事象が現場で発生しています。注目すると確認不足や運行優先に起因すると思われるものがあります。また、説明などが足りない状況・状態で、一方的な施策の実施による弊害など多岐にわたっています。10月27日の横須賀線大船駅でのポイント故障際には、大船駅にて上下線を分離して運行しました。その後故障自体は早々に復旧し、再度直通させる際に遅れを戻すため、列車の番号を大船駅で変更しました。ところが、列車が久里浜駅に向かえずに、駅や駅間で数十分停車して、なんと久里浜駅にて折り返しにて再び列車の番号の変更する、お客さまや乗務員に迷惑と負担をかける事象もありました。朝方のトラブルで遅れた列車が昼過ぎても定時になっていないことも、日常茶飯事となりつつあります。根本的な原因と対策を職場で議論し、会社に改善を求めていきましょう! これは社員やお客さまの為に繋がります! 東労組に集い、より良い職場や環境を構築していきましょう!

事象や問題は現場で発生します。そして現場の声が解決・解消へ導きます!
問題に気づきの発信と共有し、解決へ向け青年部からMOVEしよう!