

10月29日
団体交渉

東地申4号 「京浜東北・根岸線で多発している「場内に対する進行の指示運転」で明らかになった
「企業体質」「安全意識の低下」の是正を求める緊急申し入れ」 No. 1

2018年7月8日、京浜東北根岸線桜木町駅南行で場内信号機が故障した際、「場内に対する進行の指示運転」が行われましたが、「進路オーライ、運転再開してください」という、運転通告受領券の項目にない通告がされました。また、進行を指示する信号が現示された後も、「**非常運転スイッチを復位せずに停止位置まで**」と、いった誤った指示もされています。

以前にも、2017年1月14日、品川駅構内にてレール折損が発生した際にも、同様の誤った指示と通告がされ、更には「**場内に対する進行の指示運転**」を一斉通告で行う、**安全を担保しない通告**がされました。

これまでに教育・訓練されてきた取扱いと異なる通告と指示が出され、異常時に混乱を招いていることから、「異常時における取扱い」を一致させる為に、8月17日に緊急申し入れを行っていました。

団体交渉の冒頭、東京地本から、運転取扱いに関する事で団体交渉を行わなければならないのは、極めて異例である。京浜東北線だけではなく、他線区においても、乗務員が教育・訓練されてきた内容と異なる指令の指示が出されている。「場内に対する進行の指示運転」は運転士の注意力によって行われるため、乗務員だけではなく、訓練センター、指令室、東京支社のあらゆる系統が「安全」について、認識を合わせる事が重要であり、真摯な議論を強く要請しました。

↓ 主な議論 ↓

1. 「場内に対する進行の指示運転」の取扱いを具体的に明らかにすること。

《会社回答》 「場内に対する進行の指示運転」は、場内信号機（以下「場内進路」含む）が故障した場合のみ、代用手信号に代えて駅長またはCTC指令員の「進行の指示」により列車を進入させることができる。また、停車場内に複数の場内信号機が存在する場合、それぞれの信号機の信号現示に関係なく、停車場の停止させる位置まで列車を進行させることとしている。

【組合】 運転取扱実施基準に基づき、「場内に対する進行の指示運転」をおこなうこと。

《会社》 運転取扱実施基準や運転士標準集、異常時取扱い手引き、その他マニュアルに則り、「場内に対する進行の指示運転」を取り扱う。「場内に対する進行の指示運転」は平成14年から実施しているが、指令も乗務員も基本的な取扱いは同じである。非常運転スイッチの復位については、信号が煽る（信号現示が頻繁に変化する）等の事象が発生すれば、復位しないという指令の判断は有り得るが、復位することを基本とする。

【組合】 「進路オーライ」とは自分自身が確認する用語であり、通告ではない。異常時取扱いにおける通告のため、運転通告受領券に基づいて明確に行うこと。

《会社》 「進路オーライ」は言葉として合っており、意味は通じるものと考えている。しかし、通告の一部文言が乖離していたため、既に訂正を行っている。指令のマニュアルは、安全企画室と相談しながら作成したものである。

当たり前ですが、

「場内に対する進行の指示運転」は運転取扱実施基準に基づくことを確認！