



10月下旬だけで5件のオーバーランは異常過ぎる！

新たな乗務員勤務制度で 現場は疲労の限界を超えている！

◆JR宇都宮線、栗橋駅でオーバーラン 19日午前8時35分ごろ、埼玉県久喜市栗橋北1丁目のJR宇都宮線栗橋駅で、小田原発小金井行き下り普通電車が所定位置から約120秒オーバーランして停車した。踏切が正常に作動しなくなる恐れがあったため、停止位置を直さずに運転した。下り1本が4分遅れ、約150人に影響した。
(JR東日本調べ)

10月20日 下野新聞

◆JR本庄駅で列車がオーバーラン JR東日本高崎支社は25日、高崎線高崎発小田原行き上り快速列車(10両編成)が本庄駅に到着した際にオーバーランし、停止位置を約10秒過ぎたと発表した。同支社によると、列車は同日午前11時33分ごろ到着し、そのまま約9分間停車して安全確認した後に運転を再開。上下線3本に遅れが生じ、約850人に影響が出た。けが人はいなかった。運転士が雨天を考慮してブレーキをかけなかったのが原因という。

10月20日 埼玉新聞

山手線オーバーラン 降りる予定だった約百五十人が降車できず人は、巣鴨で外回り電車に乗り換えた。けが人はいなかった。
二十三日午前十時五十五分ごろ、豊島区のJR駒込駅で、到着した山手線内回り電車(8両編成)がプラットホームを誤って止まった。後方には山手線唯一の踏切があり、バックすると踏切が開かなくなるなど誤作動をする恐れがあるため、そのまま次の巣鴨駅に向かった。駒込で降りる予定だった約百五十人が降車できず人は、巣鴨で外回り電車に乗り換えた。けが人はいなかった。
JR東日本によると、運転士がプラットホームを誤って止まったのが原因という。

10月24日
東京新聞・都心版

◆JR東海道線、運転士眠気でオーバーラン 27日午後2時半ごろ、横浜市戸塚区のJR東海道線戸塚駅で、宇都宮発熱海行き普通電車(15両編成)が停止位置から約250秒行き過ぎて停車した。30代の男性運転士は「一時的に眠気に襲われた」と説明。乗客約860人にけがはなかった。
JR東日本横浜支社によると、車掌が非常ブレーキを使い、気付いた運転士もブレーキ操作をした。電車は正しい停止位置に戻った後、6分遅れて戸塚駅を出発した。運転士に健康上の問題はなかったという。

10月28日 神奈川新聞

◆JR北鴻巣駅でオーバーラン JR東日本高崎支社は27日、高崎線上野発前橋行き下り普通列車(15両編成)が北鴻巣駅に到着した際、停止位置から約150秒行き過ぎて停車したと発表した。同社によると、列車は同日午後5時24分ごろ到着し、そのまま約6分間停車して安全を確認してから運転を再開。同駅で降りる予定の約90人は次の吹上駅で降りて上り列車で北鴻巣駅に向かった。北鴻巣駅から乗る予定だった約8人は後続の列車に乗車した。上下線3本に遅れ、約900人に影響が出た。けが人はいなかった。運転士が一時的に眠気を感じ、ブレーキ時機を逸したのが原因という。

10月29日 埼玉新聞

10月下旬だけでも
マスコミ報道で5件発生！

(東京地本調べ)

東京地本は、平成31年3月ダイヤ改正検証に基づく団体交渉を終了しました。そのような中、運転士のオーバーランが増えています。東京地本として、10月下旬だけで5件のオーバーランの事象がマスコミに取り上げられたことを把握しました。乗務員が「一時的な睡魔に襲われた」と申告があるように、「単なるオーバーランではない」「ダイヤ改正以降の新たな乗務員勤務制度による過度な乗務効率が大きな要因につながっている」と悲鳴ともいえる声が多く出ています。

検証交渉のなかで、安全・健康・ゆとり・働きがい・乗務効率の見直しを求めて、現場の切実な声を出していますが、会社からは「乗務員勤務制度に則り取り扱っているので問題ない」という現場の苦労を全く把握しない姿勢が鮮明になっています。このままでは「いつ大きな事故が起きてしまうのでは」と危惧します。

次期ダイヤ改正に向けて、さらなる検証行動を通じて「安全で安心・快適な輸送サービスを提供できる風土」をめざし、職場から議論を巻き起こそう。