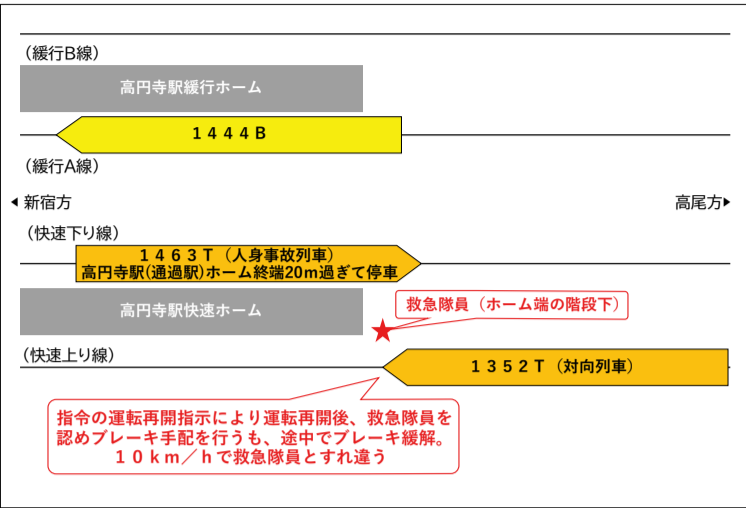


■高円寺駅での人身事故(2021年9月24日)



◆概況
1352T運転士は、14時27分に高円寺駅通過中の1463Tで発生した人身事故に伴う防護無線により非常停止手配を行い、阿佐ヶ谷〜高円寺間16分600付近に停車。その後指令より、1352Tのみ運転再開の指示を受け、車掌と打合せ後に運転再開。速度時速約20km/hにて走行中、ホーム端の階段下に消防隊員がいるのを認めブレーキ手配を行ったが、危険ではないと判断しブレーキを緩解。速度時速約10km/hで同隊員とすれ違った。勾配による速度低下のため速度時速20km/hまで上昇させ高円寺駅を通過。ホーム東京方を運

◆発生日時
2021年9月24日(金) 14時27分頃
中央快速線高円寺駅
発生場所
中央快速線高円寺駅
・人身事故列車 下り1463T(特別快速)
・対向列車 上り1352T(特別快速)

◆原因究明に向けた議論
当時、防護無線を受信して駅間停車した上り1352Tを救済するため、この列車のみ運転再開することとなり、現地責任者は消防責任者に対し、線路内に立ち入らないよう打ち合わせを行っていたが、消防隊員の一人が線路内に立ち入っていました。そして、運転再開した列車に対し、線路内の消防隊員が手で丸印のジェスチャーをしているようであったとの情報もあります。そのため、指令の運転再開指示と、消防隊員のジェスチャーの2つの情報から、通過しても問題ないと判断したものと考えられます。

◆過去の痛ましい事故
しかし、2002年、JR西日本の塚本〜尼崎間において、人身事故の救助中に救急隊員2名が速度時速約100km/hで走行中の後続列車に轢かれ、うち1名が死亡する事故が発生しました。この事故では、現場の駅員・乗務員、そして指令員間の情報伝達に不備があり、思い込みが混ざる中で事故現場の全体状況が正しく把握されないままに運転再開指示がなされています。また、JR東日本においても、2015年に武蔵境駅であわやという事故が発生しており、誰も遭遇する可能性があると言えます。

◆最後の砦は現場にいる自分自身！
命を守るため「危険と感じたら列車を止める」行動をとろう！
会社は、今回の高円寺駅の事故について「救急隊の中で指揮命令系統が徹底されていなかったと、救急隊から謝罪があった」としていますが、問題の本質はそこではありません。誰かが悪いのではなく、もろい事故でもありません。ポイントは「線路内に人がいると認識したのに、止められなかった」という点です。指令員の仲間は、憶測や思い込みによるミスを防ぐため、運転再開指示を出す際は現場社員の判断を最優先すると言います。そのような中でも、今回のようなイレギュラーは起こり得ます。そのときに止められるのは、現場にいる自分自身です。そのためにも、列車を止めることへの不安感や恐怖感に打ち克つための「勇気」が必要です。特に若い世代を中心に、何でも指令に報告し判断を仰ぐ風潮があるとも言われています。事故防止や事故発生時の二次災害防止のためにも、速やかで正しい報告はとても重要です。しかし、指令への報告を免罪符として利用し、「自分はやるべきことをやった」と納得させるのは本質からずれています。新たなジョブローテーションや柔軟な働き方によって同一業務を長く経験することが難しくなっていく中、職場での安全議論を主体的に創ることがこれまで以上に重要になります。指令が「問題ない」と判断しても、現場にいる自分自身が「おかしい」と思ったら躊躇なく安全側に行動できるように、命を守る企業風土を皆で創り上げましょう！

◆現時点で提案されている統括センター・営業統括センター

支社名	新設する現業機関	融合する現業機関	管轄エリア	備考
秋田	横手統括センター(仮称)	横手駅、横手運輸区	【奥羽本線】院内〜飯詰 【北上線】黒沢〜横手	
秋田	秋田営業統括センター(仮称)	秋田駅、土崎駅	【奥羽本線】大張野〜八郎潟 【男鹿線】全線 【羽越本線】下浜〜秋田	
秋田	東能代統括センター(仮称)	東能代駅、東能代運輸区	【奥羽本線】鯉川〜陣場 【五能線】東能代〜岩館	
秋田	弘前営業統括センター(仮称)	弘前駅、五所川原駅	【奥羽本線】津軽湯の沢〜津軽新城 【五能線】大間越〜川部	
仙台	山形統括センター	山形駅(山形地区センター含む)、米沢駅(今泉駅含む)、山形運輸区	【奥羽本線】板谷〜東根 【米坂線】米沢〜今泉 【仙山線】羽前千歳〜面白山(信)	山形支店の業務も含む
千葉	木更津統括センター	木更津駅(木更津地区指導センター含む)君津駅、久留里駅(横田駅含む)、木更津運輸区	【内房線】長浦〜浜金谷 【久留里線】全線	
横浜	根岸営業統括センター(仮称)	桜木町駅、関内駅、根岸駅、磯子駅	【根岸線】桜木町〜洋光台	
横浜	湘南・相模統括センター(仮称)	藤沢駅、茅ヶ崎駅、平塚駅、橋本駅、海老名駅、茅ヶ崎運輸区、橋本CTCセンター	【東海道線】藤沢〜大磯 【相模線】全線 【横浜線】淵野辺〜橋本	
横浜	小田原・伊豆統括センター(仮称)	国府津駅、小田原駅、真鶴駅、湯河原駅、熱海駅、伊東駅、熱海運輸区(CTC含む)	【東海道線】二宮〜熱海 【伊東線】熱海〜伊東	実施時期は2022年7月予定
八王子	三鷹営業統括センター	三鷹駅、武蔵小金井駅、国分寺駅	【中央本線】吉祥寺〜国分寺	
八王子	立川営業統括センター	立川駅、西国分寺駅、府中本町駅、東所沢駅	【中央本線】西国分寺〜立川 【武蔵野線】府中本町〜新座 【青梅線】立川〜西立川	
八王子	八王子営業統括センター	八王子駅、豊田駅、高尾駅	【中央本線】日野〜藤野 【八高線】八王子〜小宮	立川地区・八王子地区・甲府地区を廃止し地区センターも解消。業務は三鷹・立川・八王子・相模・大月・甲府の各営業統括センターに統合。
八王子	拜島営業統括センター	拜島駅、青梅駅、高麗川駅	【青梅線】東中神〜奥多摩 【五日市線】全線 【八高線】拜島〜高麗川	
八王子	大月営業統括センター	大月駅、塩山駅	【中央本線】上野原〜山梨市	
八王子	甲府営業統括センター	甲府駅、竜王駅、日野春駅、小淵沢駅	【中央本線】春日居町〜小淵沢	
新潟	庄内統括センター	酒田駅(坂田地区センター含む)、鶴岡駅、酒田運輸区	【羽越本線】鼠ヶ関〜酒田	
長野	小海線統括センター	小海線営業所 ※小海線営業所の所在地は中込駅近傍	【小海線】甲斐小泉〜小諸	企画業務、中込駅の駅業務、運行室の運転士・車掌・車両の各業務を融合(例えば車両検修・入換・技管・改札で一つの作業ダイヤ、運転士業務・車掌業務で一つの作業ダイヤ)

新たな施策に対する5本柱

1. 年功賃金の廃止反対！手当・定昇カットなど生涯賃金の減額反対！ 更なる成果主義型への変更を許さずたたかおう！
2. 主たる業務を明確にし、経験労働と各系統の訓練・教育を確実に実施させ、安全を守り抜こう！
3. 十分な休憩時間・在宅休養時間や勤務間インターバルを確保しよう！
4. 拘束時間内における副業は反対してたたかおう！
5. 本人希望を尊重させ、全組合員が働きがいを持てる職場と仕事をつくり出そう！

あわや二次災害！ 高円寺駅での人身事故を考える
本部原因究明委員会

「現業機関における柔軟な働き方の実現について」
各地方で提案される！

本部「本社間での「現業機関における柔軟な働き方の実現について」の議論を経て、各地方で概要の提案がされています。実施時期は2021年度末ダイヤ改正とされ(小田原・湘南統括センターは2022年7月)、新たな現業機関の円滑な運用に向けて、関係社員への業務発令や教育、業務融合に向けた試行のための勤務種別変更などを進めています。各地方の提案における特徴点は、「理想は、資格を有しないものについては全て担う。駅の方が車内改札を担うなど。乗務員は出札・改札・信号・CTC業務も入る」、「職場の統合は異動ではないので、(業務内容が変わらない場合は)ジョブローテーション(の年数の)リセットにはならない」、「新たな任務の見習いが終わり、一人で仕事ができるようになった時点で(ジョブローテーション)リセットされる」、「制服は一旦持たせよう！」

今後、地方毎に申し入れ・団体交渉を行い、施策の証明と要求の実現を目指すこととなります。本部として「新たな施策に対する本柱」を打ち立てました。安全性の低下や技術継承不足、組合員の過労や精神的な負担が増す施策にする訳にはいきません。会社施策の狙いを見抜き、命を守ることを最大の価値基準に「安全・健康・ゆとり・働きがい・豊かさ」がある施策を実現するために、未加入の仲間も交えて全組合員で議論を深めましょう！