



ホームページ

2022.01.19

No. 097



Twitter

12/17
八地申
第14号

中央快速線等グリーン車導入に伴う線路切換工事 1月18日 団体交渉開催 に関する申し入れ

2021年11月12日夜から15日朝にかけて、中央快速線等グリーン車サービス導入を目的とした拝島駅五日市線ホーム（1番線）拡幅に伴う切換工事が行われた後、特に上り列車において全ての車両のドア閉扉を目視による確認が出来ないことが判明しました。

現場では何の説明もなく、全ての車両のドア閉扉を確認できない場合は出発方式を変更するよう掲示が出され、不安全なホームの構造上の欠陥を根本的に解消することなく、出発合図の変更で対応することとなりました。

会社回答

なぜ、拝島駅線路切換工事後、目視で確認できなくなったのか？

2020年、牛浜駅の12両化工事の際は線路を60cm動かす工事を行った。その際、ITVを設置したが不要だった事を踏まえ、今回は線路を20cm動かすという工事であった為、図面上で車掌サイドの立ち合いは不要と判断した。その結果、列車の見通しが悪くなることが判明し、今後は現地に立つことを教訓とする。

そもそもの認識があっていない！会社は現場の意見を聞くべきだ！

会社) **見通し確認が出来ない場合は出発方式を変更する。** **現場の意見が支社には届かず！**

組合) **微妙に曲線となったことにより、上り方1両はそもそも見えていない！**

運輸部はビジネス推進部に駅係員の出場を求めましたが、ビジネス推進部は「乗降終了合図を出すのは難しい」と判断、停止位置の変更も出来ない為、出発合図の変更という取扱いになりました。**そもそも「出発合図の方法を変更すること」を異常時と認識していない**為、支社に危機感がない結果、工事終了後の立ち合いも行われず、乗務員の対応に切り縮めることが明らかになりました。

また、出発方式を変更することで、起動開始後は最前部が見えないことや駅ごとに取扱いが異なること、運転士と打ち合わせをしてもブレーキを緩めてしまう等リスクを伴うことが理解されていませんでした。その為、安全に直結する大問題と指摘を行いました。

上り方への出発は、平日4本・休日1本しかないのに本当に出場出来ないのか？

⇒細かな打ち合わせしていないと回答！

出発方式を変更するリスクが支社内で議論されていない為、安易に出発方式を変更している事実が明らかに！

交渉の結果、安全をトッププライオリティとし愚直に取り組むため、以下の事を確認！

- 確認事項
- ・ 拝島駅の五日市ホームにITVを3か所設置する。
 - ・ ITVを設置するまでの間、ビジネス推進部を通じて駅社員の出場を再度要請する。また、支社でもホームに出場などを早急に検討する。
 - ・ 車掌が駅社員を招集しても問題ないことをビジネス推進部に伝える。
 - ・ 立川車掌区の「駅社員は対応しません」と示された掲示についても確認し、指導する。

**安全第一の輸送サービス実現に向け、
「おかしい事にはおかしい！」と声をあげ続けよう！**