



1月16日 東地申第29号を提出！

**施策の進め方を見直し、お客さまが安心して利用できる  
安全第一の輸送サービスの実現を求める 申し入れ**

JTSU 2023  
12.02  
TOMONISM  
2023.12.02  
No. 032

JR東日本輸送サービス労働組合  
大田運輸区分会

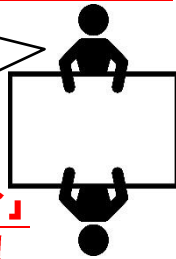
## 停車駅通過「ブレーキポイントが書いて無い?!」 施策を進めるためなら 安全は二の次か?!

11月30日、10:20頃 大森駅にて停車駅通過という事故が発生しました。  
当該列車の運転士は、指導担当が横についてブレーキを指示されながら運転していたものの、ブレーキ力が不足し停止位置から6m過走したというものです。  
ブレーキを指示していたのは、ワンマン化を見越えたATO運転のためのランカーブ作成のためということですが、今回ブレーキを指導から指示された上で行っていましたが、大森駅について「ブレーキポイントが書いていない」という旨を疑う、余りに杜撰な状態で進んでいたというのです。ATOという新たな運転方式を見据えて行うのであれば、十分な準備期間と、リスクの洗い出しが必要で、施策を進めるためには、あまりに見切り発車であると言わざるを得ません。これが正しい施策の進め方なのでしょうか。現場への業務移管という言葉だけが先行し、現場も「施策のために進んでいる」という響きが、鉄道の安全を崩壊させていることを認識すべきです。  
事故から1日経って出された掲示は、運転士側に「注意喚起」の1枚のみであり、事象の重さを伺うことはできません。停車駅通過は「事故」であり、多くのお客様に迷惑をかけるものです。運転士だけの問題ではなく、車掌の問題にもなります。私たちは事故の再発防止のために、原因究明をしっかりと取り組んでいきます。

**私たちは当該乗務員と鉄道の安全を守るために闘います!!**

聞き取りで「指導副長」と「当務主務」からは

「5ノッチで足りなかったか」  
「この点をプロジェクトチーム  
で進めていこう」と発言!



**「安全はトッププライオリティ」  
「お客さま第一」の崩壊だ!!**

2023年11月30日、京浜東北線大森駅（南行）で「停車駅通過扱い」が発生し、約200名のお客さまにご迷惑をお掛けしました。

当該電車では、運転指導担当が運転士に運転操縦の指示を行い「ATO ランカーブ」のデータを収集していましたが「大森駅でのブレーキポイントが不明確」であったため、速度の低下が認められず、結果、所定停止位置を行き過ぎました。

本来ならば、運転設備・方式が変更となるデータ収集は「試運転電車」を設定して行うべきです。

ワンマン運転の実施に向けて、職場内でプロジェクトチーム等が取り組んでいます。背景には「変革 2027」での組織再編に伴う権限移譲によって「業務が丸投げ」され「責任の所在も不明確」で「対策等も講じられず」安全を阻害していると受け止め、指摘せざるを得ません。

鉄道の根幹である「安全」を第一に、原因究明と再発防止を行い、お客さまが安心して利用できる輸送サービスの実現を求めるために、申し入れを行いました。

1. 本事象について事象発生に至る事実経過及び事後の対応について明らかにすること。
2. 今事象の原因究明を行い再発防止対策が確立されるまで、全てのデータ収集及び試験等を中止すること。
3. 今後ワンマン運転実施に向けた試験等を行う場合は試運転列車で行うこと。
4. 施策を進める上で現場が主体となって取り組む際には、責任の所在を明確にして首都圏本部としてもフォローすると同時に、現場実態に則した指揮命令系統を確立すること。また、業務に必要な要員を確保すること。
5. お客さまに直接影響が懸念される列車運行に関わる施策等は、現場独断で進めることができないことから権限移譲を行わないこと。