

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

安全無視のワンマン運転反対

防護無線故障時に列車防護係員不在で走行一途中駅で運輸区長が乗務も適正なし

11月20日、動労総連合水戸が9月27日の水戸線での防護無線故障時の対応（経過概要は左記）について団交を行いました。

なぜ現場に明らかにしないのか

防護無線が故障した状態で走行した友部〜内原間は複線区間です。複線区間を防護係員不在で走行する場合は、他列車をすべて抑止する規定です。

しかし、指令は抑止手配をせずに走行を指示しました。併発事故を防ぐ手立てのないうまま、乗客を乗せて複線区間を走らせたという重大な問題です。

また、内原駅で乗務した水戸運輸区長は適性の有効期限が切れていました。「適性

【経過】

当該列車：725M(小山発勝田行)
E531系5両ワンマン

- 運転士は、新治駅で防護無線の故障ランプが点灯したため輸送指令に連絡した。
- 故障が回復せず、指令は途中駅で列車防護係員を手配するので注意して運転するように指示した。
- 内原駅で列車防護係員として水戸運輸区長が乗務して運行した。
- 「故障」の原因は、防護無線の電源切替スイッチが「緊急」になっており、補助バッテリーが放電してしまったこと。「常時」に戻せば車両電源から給電できた。

検査の管理責任は現場長にある」にもかかわらず、自身の適性の有無を確認せずに乗務したのです。明らかに省令違反です。

ところが、水戸支社は根拠もなく「省令違反ではない」と断言し、概況報告を職場に出すことも頑なに拒否しています。回答は、「具体的な事象に触れずに指導していく」というおかしなものです。

その中で11月1日、勝田車両センターで再び防護無線をめぐる事象が発生しました。会社が概況報告と対策を職場で周知して注意喚起しておけば防げたはずの事象でした。

現場長らのミスや省令違反を隠すことを優先した結果、鉄道の安全が犠牲いにされています。

問題の根本はワンマン運転

今回の問題の根本にはワンマン運転があります。車掌が乗務していれば、列車防護係員の手配も必要ありません。規定違反・省令違反の運行もありません。規定違反・省令違反の運行もありません。

JRは次期ダイ改で常磐線でのワンマン拡大も行うとしています。安全をないがしろにしてワンマン拡大・業務融合化を進めるなど許せません。