

# Point

J R 東海 労 大 阪 修 繕 車 両 所 分 会 分 会 情 報  
No. 188 2013. 08. 31.  
発行責任者 乾 真規  
編集責任者 教 宣 部

## 操車担当者だけの責任ではない！

### 列車扱所の異経路設定原因を明らかにしろ！

8月26日、会社は、7月25日に発生したZ24編成1ブロック分割作業時、列車扱所が入換線路の設定を間違い、仕業庫から通勤回送が出庫できなくなり、車両変更した事象について、「線路経由違いについて！」と題して、『注意喚起』を掲出しました。その中で、今回の事象の原因を「操車担当者が異線路開通を正当な線路開通と思い込み、誤った確認で誘導を行ったため」としています。

今回の事象は、列車扱所が入換線路の設定を間違ったことが発端であるにもかかわらず、会社は操車担当者への責任追及に終始し、列車扱所がどういう状況で、誤った経路を設定したのか、その原因を明らかにすることもなく、一方的に操車担当者への責任転嫁で終わらせようとしています。

## 二度とこのような事象を起こさないように

### 原因究明と対策をたてるべきだ！

入換作業は、操車担当者と列車扱所が連携して一つの列車を動かしています。そのため、取扱いについては、一体感を持った取扱いが重要です。私たち東海労は、今回の事象について、操車担当者だけの問題ではないと考えています。大事なことは、二度とこのような事象を起こさないように今回の事象について、操車担当者と列車扱所の双方がしっかりと原因を究明し、対策をたてるべきだと考え、以下の申し入れを行いました。

#### 記

1. 今回の事象発生に到った経緯について、列車扱所担当者及び操車担当者それぞれについて、時系列で明らかにすること。
2. 列車扱所の担当者が入換線路の設定を間違えた原因について明らかにすること。
3. 再発防止のための対策を明らかにすること。
4. 今回の事象に関する経過及び対策等について、車両を扱うすべての職場の共通認識を図るため書面をもって周知すること。
5. 今回の事象に関連した業務を行う列車扱所と、操車・操縦業務が別々の車両所所属という現状におけるコミュニケーション不足などが原因の一つと考える。元の体制に戻すこと。