

「移動禁止後の車両移動」に関する業務委員会開催！

3月18日、地本は「移動禁止後の車両移動」に関する申し入れについて、関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、渡邊副委員長、下茂副委員長、山本車両担当部長、今田運輸担当部長。会社側は、熊谷人事課課長代理、三浦運輸課課長代理、紫牟田車両課課長、川村人事課係長でした。

「申」9号「移動禁止後の車両移動」に関する申し入れ（2025年1月31日申入）

1. 今回の事象は、移動禁止後に車両が移動したという安全上重大な事故だと考えるが、会社の見解を明らかにすること。

【会社回答】

大阪仕業検査車両庫 5 番線にて、1814Aが所定停止位置にて停止したことから、運転士が移動禁止表示器「白」を確認後、車両を再起動し停止位置修正を行った。一方パンタ上昇表示が赤色（上昇位置）にならないことを確認した仕業班長は手前停止を疑い、申告担当者に対し、現地での車両停止位置の確認を指示した。現地を確認した申告担当者により車両停止位置に問題がない旨の報告を受けた仕業班長は移動禁止表示器を「禁止」側に扱ったところ、ほぼ同時に車両が再起動したものである。なお、仕業班長全員に対し、入庫時にパンタ上昇表示が赤色（上昇位置）とならない場合は列車科へ当該番線の車両から「乗務員が降車（ブレーキ設定器抜取）しているかの確認」をするよう周知したほか、作業手順書の改訂を行っている。

2. 申告担当者が現地で車両の所定停止位置を確認したのに、なぜ車両を再起動する必要があったのか明らかにすること。

【会社回答】

申告担当者は、車両停止位置で作業着手可能であることを確認している。一方で、運転士は所定停止位置手前での停止を確認しており、その結果、停止位置修正のための車両再起動を行っている。

3. 会社掲示で【〈原因〉「乗務員が降車（ブレーキ設定器抜取）」しているかの確認をすべきところ申告担当者が現地で停止位置確認をしたため】とあるが、乗務員は一度もブレーキ設定器抜取を行っていないのか明らかにすること。

【会社回答】

乗務員は一度ブレーキ設定器を抜取り、サービスデッキに出た後、再度停止位置を修正するために運転台に戻りブレーキ設定器を投入した。

4. ブレーキ設定器抜取の時点で乗務員が降車したことになるのか明らかにすること。

【会社回答】ブレーキ設定器抜取を以って、乗務員が降車したことにはならない。

5. 列車科はどのような方法で【当該番線の車両から「乗務員が降車（ブレーキ設定器抜取）」しているのかを確認】するように定められているのか明らかにすること。

【会社回答】

班長より連絡を受けたのちに、無線担当者より当該番線の車両に対し、無線交信をすることで確認する。

6. 今回の乗務員の再起動時の手順に問題はなかったのか明らかにすること。

【会社回答】

列車は手前に停止し、再起動時は、移動禁「白」を確認しており乗務員の取り扱いの問題ない。

7. 車両所構内で、車両を再起動する時、列車科や指令等各関係個所に連絡しなくていいのか明らかにすること。

【会社回答】列車が手前に停止した場合、打ち合わせの必要がない。

8. 検修当直から仕業班長へ問い合わせがあったとあるが、検修当直はどのようにして事態を把握したのか明らかにすること。

【会社回答】乗務員の到着点呼時に把握した。

9. 会社掲示に「〈対策〉・作業手順の改正」とあるが手順書に不都合があったのか明らかにすること。

【会社回答】

作業手順書には、「「パンタグラフ上昇表示（赤色）とならない場合は列車科へ連絡し、当該番線の車両が「所定停止位置」に停止しているかを確認すること」と記載されており不都合はなかったが、今回の事象を受け、車両が動かないことを確認するために、「所定停止位置に停止していることを確認する」から「乗務員が降車（ブレーキ設定器抜取）しているかを確認する」と表記を変更した。

10. パンタ上昇表示器が「上昇」表示にならなかった原因を明らかにすること。

【会社回答】

所定位置より手前に停止したことにより、赤外線にてパンタグラフスリ板を検知することが出来ず、パンタ上昇表示が「赤色（上昇位置）」とならなかった。

11. パンタ上昇表示器が「上昇」表示しないことがこれまでもあったのか、また、過去の同事象の頻度も含めて明らかにすること。

【会社回答】

機器の不具合等により、パンタ上昇表示器が「赤色（上昇位置）」とならないケースはある。

以上

【若干のやり取り】

- 組合：1番の回答の中には、サービックの係員が乗務員に対して、列車をもう少し前に移動するように手招きしたことが書かれていない。
- 会社：そういうことがあったのは事実である。
- 組合：サービック係員の要請がなかったら、乗務員は動かしていないのではないか。
- 会社：具体的には書いてないが、事実はそうである。
- 組合：手前に停止したのは、15 c m～20 c m位と聞いているが、停止位置を修正しなければならいような状態であったのか。サービック係員が運転士に停止位置修正の指示が出来るのか。
- 会社：サービック係員が指示したから、停止位置を修正した訳ではない。
- 組合：ハンドルを抜き取った後に、停止位置を修正しているのなら、そのような指示があったから修正したのではないか。
- 会社：手前停止で移動禁が「白」であったので、修正した。
- 組合：手前停止の状態なら、作業員は乗務員室に入れないはずであるし、運転士がハンドルを抜いた状態を確認してから、側引き戸を開けている。
- 会社：移動禁はどのタイミングで扱うのか。
- 組合：移動禁は「パンタ上昇表示灯」を確認してから扱う。運転士が移動禁が「赤」になれば、列車をいつでも動かすことに問題がないとはならないのではないか。作業員は移動禁が「赤」になるまでは、作業に取り掛かることが出来ないということになる。
- 会社：そうである。
- 組合：今回は、列車を動かすタイミングと移動禁が「赤」になるのが同時に起きているから問題なのである。また、作業員は運転士がハンドルを抜き取った時点で作業に取り掛かる場合もある。
- 組合：運輸所の会社掲示では、1.5メートル手前に停止したと書いている。実際、何cmであったのか。
- 会社：把握していない。
- 組合：1.5メートルでは、作業員も運転台に入れないし、逆に15cmでは修正する必要はないと考えるがどうなのか。
- 組合：対策で、作業手順書の改訂を行うとあるが、どの様に改訂するのか。
- 会社：本来なら列車科に連絡して、運転士に確認を取らなければならないが、今回は申告担当者に連絡して、車両を移動させた取扱い誤りが反省点である。運転士に確認を取ってから移動させるように確実性を高めるように改訂した。
- 組合：パンタ上昇表示が「赤」にならない場合に、移動禁を「赤」に扱うことは多々あるのか。
- 会社：パンタ上昇表示が「赤」にならないことは、頻繁にはないが過去には何回かある。何らかの設備の不具合で起きることがあるから、今回マニュアルを変えた。
- 組合：片方のどちらかが点くといった事象は起きないのか。
- 会社：赤外線センサーが働くので、片方とはならない。
- 組合：今回の事象は、仕業班長の責任か。
- 会社：本来は仕業班長が列車当直に連絡してやるべきであったが、申告担当者に確認させ仕業班長は作業が出来ると判断した。
- 組合：仕業班長がパンタ上昇表示が点かないことを認め、列車当直に連絡した時点で運転士は運転台から降車していたら、運転士に連絡が出来ないのではないか。
- 会社：運転士への取扱いは分からないが、検修当直を介して運転士に連絡をする。

組合：列車が手前に停止した場合、打ち合わせの必要がないとの回答であるが、運転士作業要領には、構内では車両技術主任と打合せの上停止位置の修正を行うこととなっている。

会社：滑走防止の取扱いでは、打合せが必要である。

組合：運輸所の会社掲示内容では、運転士にも問題があったのではないか。

会社：本来なら、列車扱所から連絡が来なければならなかったが今回は来なかったのが問題であり、運転士の取扱いには問題はない。

組合：東電留の滑走防止の取扱いで、運転士と構内操縦者の運転取扱いに齟齬があるように、作業内容をしっかり周知すべきである。

以上