

申12号

「2019年10月23日高崎車両センター 構内の事象に関する申し入れ」 第1回団体交渉終了！

2019年10月23日12時39分頃、線路閉鎖工事中であった高崎車両センター構内収容7番より531Mを出区させ、その後も4本の入出区を継続した事象が発生しました。

この事象に対して会社は「線閉違反ではない」というものの、今回の線路閉鎖作業は珍しいケースであり、この取扱いについて駅に対して教育されていなかったことや各系統における認識の違いがあることが明らかになりました。

線路閉鎖については過去に発生した高崎駅での事象に踏まえ、この間議論を積み重ねて原則的な取り扱いを徹底してきた中であり、新たな取り扱いを追加することにより、勘違いによる事故や事象に繋がる危険があります。

地本は、関係社員の安全を確保するため線路閉鎖に係わる事象・事故等の再発防止に向けて原因を究明し「真の安全対策」を創り上げていく必要があるものと考え、申12号「2019年10月23日高崎車両センター構内の事象に関する申し入れ」を提出し、12月23日第1回団体交渉を行いました。

団体交渉の前段で会社側との認識が合わず、3項の「軌道回路を有しない線路閉鎖工事箇所」の説明を行っただけで、継続議論となりました。

今後3項の継続も含めて改めて団体交渉を行っていきます。現在の段階では次回は未定です。

3項 線路閉鎖工事等要領の「軌道回路を有さない側線での線路閉鎖工事の取り扱い」に該当する支社内全ての箇所について具体的に明らかにすること。

会社回答：現在のところ、線路閉鎖工事等要領の軌道回路を有しない側線での線路閉鎖工事の取り扱いに該当する箇所は、高崎車両センター構内等である。

(組合) 高崎車両センター等について具体的に全箇所を明らかにして頂きたい。

(会社) 鴻巣・吹上・籠原・深谷・岡部・倉賀野・高崎支所・新前橋・水上・安中・下新田・小野上・寄居の一部構内である。

(組合) 会社が挙げた箇所は今回の取り扱いが全ての箇所で行えるということか？

(会社) 規程の中にあるので問題ないという認識である。

(組合) **会社が挙げた箇所は側線の中に保守基地線も含まれているが、保守基地線に関しては線閉の取り扱いは省略となっているのでは？**

(会社) 確認する。

(組合) 過去に同じ線閉の取り扱いをしたことはあるのか？

(会社) 確認する。



継続議論！