

「速度超過しても安全上問題はない」 という会社の安全軽視を認めない！

本部は2月15日、闘争51号「在来線分岐器・曲線の誤表示および表示漏れに関する申し入れ」について業務委員会を開催しました。

本部は申し入れで、「標識の誤表示、表示漏れの事実関係を全て明らかにすること」「原因と対策について明らかにすること」「事故に対する受止め・認識を明らかにすること」「安全上問題なかったとするマスコミ発表の根拠」などについて説明を求めています。

会社は、「乗り心地確保のための速度制限であり、列車の運転の安全を脅かすものではなかった」「速やかに修正した」「今後はチェック体制を厳正にする」という主旨の回答を明らかにしました。しかし本部は、ただちに安全上問題なかったとする見解は、事実関係に対する認識の甘さと安全を軽視する姿勢以外のなにものでもないことを強く指摘しました。会社の見解は、まさに結果からの解釈に過ぎません。

鉄道にとって最も重要であり、生命ともいえる信号＝標識の誤表示、表示漏れが発生したという事実、そしてそのことが国鉄時代から放置されチェック機能がまったく働かなかったという事態にこそ問題があるのだということ、そして、そのことを謙虚に反省し再発防止の決意に立つことが重要であることなどを強く指摘しました。

さらに、職場では運転士が1分でも速度オーバーをすれば「速度違反」として乗務が停止され、処分と賃金カットによる責任追及のみがされています。このことからすれば、今回の事態に対する会社の責任は重大です。安全上問題はなかったなどということで済ませるわけにはいきません。このことも強く主張してきました。

また、誤表示などの事実関係が明らかになって以降、関係職場に「運転速度の変更」という掲示が張り出されただけで、何の説明も、謝罪もなく何年間も速度超過を強いてきた会社の責任は何ら明らかにされていません。このような会社の姿勢も強く指摘してきました。本部はこのような視点に立って、あらためて再発防止と会社の責任について追及しました。

会社回答と主な議論は以下のとおりです。

申し入れに対する会社回答

1．誤表示や表示漏れがあった箇所と、表示ミスの内容を明らかにすること。

【回答】当社管内の曲線区間4069箇所を本来の制限速度と現地に設置してある制限速度標識に記載してある速度との相違について調査を行った。その結果、制限速度標識が本来の制限速度よりも高く記載され、本来の制限速度を超えて運転する可能性があったのが2箇所、制限速度標識の設置されていなかったため本来の制限速度を超えて運転する可能性があったものが6箇所あった。いずれの箇所も乗り心地を確保する為の制限速度であり、列車の運転の安全を脅かすものではなかった。尚、当該箇所8箇所については速やかに処置を行った。

一方、分岐器の制限速度については当社管内の393駅、12信号場の分岐器速度制限箇所2830箇所について、制限速度標識に記載している速度および運転士が所持している携帯時刻表に表記している制限速度の記載を調査した。その結果、表記の誤りや標識未設置によって本来の制限速度を超過する可能性のあった箇所はなかった。尚、携帯時刻表に表記している速度が実際は制限速度よりも高く表記されていた箇所は8箇所あった。この8箇所についてはすべて分岐器箇所であり、現場の速度制限標識の記載は正しく表記されていたり、車両の性能等から制限速度まで到達しない箇所であったため安全上の問題はなかった。表記に相違のあったものについては既に是正した。

2．表示ミスが発生した原因と施した対策を明らかにすること。

【回答】原因については国鉄当時、建植されていなかった等の理由によるものと思われる。JRとなってもそのままの状態であったものと思われる。

3．会社は、「16カ所ではいずれも超過しても安全に問題はなかった」と表示ミスに対する認識を示しているが、「安全に問題なかった」とする根拠を明らかにすること。

【回答】曲線部8箇所については国枝の式により転覆の危険性がないことを確認している。携帯時刻表にかかる分岐器部8箇所については、速度制限標識の記載は正しく表記されていたり、車両の性能等から制限速度まで到達しない箇所であったため安全上の問題はなかった。

4．今後の再発防止対策について明らかにすること。

【回答】今後、線形の変更、見直し等が行われた際には、制限速度が変わる可能性があるので関係者間での連絡および、チェックを厳正に行うことを徹底することで再発防止に取り組む。

主な議論

誤表示、表示漏れの箇所を全て明らかにせよ！

組合：曲線部の2箇所、6箇所、分岐器の8箇所の具体的箇所および速度を全て明らかにすること。

会社：曲線部の制限速度標識誤表示2箇所は、

中央線中津川駅構内で制限速度45km/hを現地標識55km/hと表示

東海道（稲沢）線枇杷島駅構内で制限速度60km/hを現地標識75km/hと表示

曲線部速度制限標識未設置の6箇所は、

太多線多治見駅構内制限速度45km/hを表示無（R300通常速度65km/h区間）

飯田線伊那北駅構内制限速度50km/hを表示無（R300通常速度65km/h区間）

同水窪駅構内制限速度50km/hを表示無（R300通常速度65km/h区間）

同豊川駅構内制限速度50km/hを表示無（R350通常速度70km/h区間）

同豊川駅構内制限速度55km/hを表示無（R350通常速度70km/h区間）

同大嵐駅構内制限速度45km/hを表示無（R370通常速度70km/h区間）

分岐器部分の携帯時刻表速度と現地標識速度との誤表記8箇所は、

東海道線笠寺駅下2、3、4番（神戸方から進入する場合）時刻表記載45km/h（誤表記）が現地標識は35km/h（正）

関西線四日市駅下1番（名古屋方から進入、名古屋方へ進出する場合）時刻表記載35km/h（誤表記）が現地標識は30km/h（正）

飯田線伊那小沢駅下本線（辰野方へ進出する場合）時刻表記載60km/h（誤表記）が現地標識45km/h（正）

御殿場線御殿場駅下本（国府津方から進入、国府津方へ進出する場合）時刻表記載100km/h（誤表記）現地標識なしの本来の制限速度90km/h（正）

である。

職場への周知徹底が不十分である！ 責任を明確にせよ！

組合：今回調査するに至った契機と調査期間について明らかにすること。

会社：昨年11月14日、JR西日本が制限速度標識の誤表示があり、当社も自主的に調査を行うことにした。期間はその時点から1月中旬までである。

組合：国土交通省などからの指導はなかったのか。

会社：指導はない。自主的に調査し国土交通省には1月27日に報告した。

組合：各現場に伝えたのはいつか。枇杷島駅の掲示が出たのは1月27日である。しかも5日間しか張り出さなかった。一方われわれの調査では、24日にJR貨物にメールで伝えていると聞いている。職場の掲示が27日からということでは、少なくともJR貨物に伝えた日より周知が3日間は遅れ、放置したことになる。担当は支社、鉄事でよいのか。

会社：決められた方法、ルールにしたがって連絡体制をとっている。担当は支社、鉄事である。調査結果に基づいて1月27日に示達で伝えたということである。その後、可及的速やかに修正した。あえて遅らせているわけではない。

組合：制限速度の誤表示は重大なことである。ただちに周知し、現地の標識を訂正す

るなどの処置を行うべきである。間違った標識には「×印」などを表示すべきではないのか。速やかな対応とはいえない。職場でも、具体的な説明が何もない。「運転速度の変更」で済まされることではない。会社の責任をあきらかにすべきである。

重大な事柄という認識があるのか！

組合：結果から判断して「安全上問題ない」としている。このような事態が発生したことを、そもそもどのように認識しているのか。事態に対する見解を明らかにすること。

会社：あってはならないという認識である。だから速やかに修正した。安全を軽視しているわけではない。

組合：標識は鉄道信号である。信号の誤表示というのは重大事である。国鉄時代から放置されていたということであり、安全に対するチェック機能が漏れていたということである。その反省と対策を真摯に議論しなければならないのではないのか。会社の回答からそのような姿勢が感じられない。マスコミに対する見解も問題である。会社の安全軽視の姿勢を指摘しておく。

調査結果と原因を早急に明らかにすること！

組合：携帯時刻表記載と現地の標識の速度が違った原因を明らかにすること。

会社：平成12年に時刻表をシステム化したが、そこで入力したとき誤ったと思われる。

組合：運転士は時刻表と標識を見ればすぐ分かる。その時点で申告しているはずだ。今まで放置してきたのではないか。そうであれば大変な問題だ。実際に運転士からの申告は無かったのか。

会社：申告があったかどうか個別には把握していない。申告があれば変更しているはずである。

組合：今回以外の箇所で以前に誤りを指摘した。その時は「1回入力するとシステム変更は難しい。だからどうしようもない」といわれたことがある。実際に5年間も放置してきたのだから、原因をしっかりと調査すべきだ。

会社：放置したかどうかは分からない。今回は調査したから分かった。したがって速やかに変更したということである。

組合：時刻表の誤記載について、運転士から申告があったかどうかを調査して報告すること。また、「思われる」という曖昧な回答ではなく調査し原因を特定して対策を明らかにすること。

誤表示によって速度を超過したという事実に向けるべきだ！

組合：会社は制限速度を超過した可能性があったと曖昧な回答をしている。「可能性」などという言葉では誤魔化しであり、事実をハッキリさせていない。速度をオーバーしたという事実に向けるべきである。そのような言い方は、安全を最優先にした考えではない。

会社：速度オーバーを否定はしていない。だから「(速度オーバーしたであろうとい

う)可能性」と言っているのである。しかし、安全上は問題はなかった。

組合：回答に「乗り心地」という言葉が出てくるが、速度制限は乗り心地だけで行うことなのか。脱線の危険性など安全を考えての速度制限ではないのか。

会社：いろいろ要素がある。乗り心地も一つの要素である。今回の箇所は、乗り心地を重視して速度制限をしていた箇所である。仮に速度超過したとしても「国枝の式」により算出して脱線の恐れのない速度の範囲である。

組合：「国枝の式」で算出した危険速度について、それぞれ該当箇所ごとの速度を明らかにすること。

会社：目安はあるが、組合に提示するべきものではないので明らかにする考えはない。

組合：それは納得いかない。事実隠しである提示せよ。抗議する。

組合：曲線部の本来定められた速度よりも速度制限をするということは、カント不足という構造上の問題があるのか。

会社：カント不足という要素もある。否定できない。

組合：そもそもカント不足なら乗り心地の話にはならないではないか。安全上問題である。

会社：カント不足によって、脱線ということではなく乗り心地が悪くなり、乗客の揺れなどを考えてのことである。いろいろ要素があって速やかに修正したということである。

会社は非を認め謝罪し、責任追及の姿勢をあらためよ！

組合：職場では掲示一つで「変更した」というだけで、何ら理由すら言われない。全運転士に謝罪し、しっかり説明すべきである。1 km/h オーバーしただけで乗務停止となった運転士がいる。そのとき管理者は「安全上問題だ」と責任追及した今回の誤表示、表示漏れは会社の責任である。「安全上問題なかった」という安全無視は重大な問題だ。姿勢をあらめよ。

以 上