

またもや速度誤標記！安全上問題なし？

申16号『在来線分岐器の速度制限標識誤標記に関する申し入れ』 に関する業務委員会開催

本部は6月26日、申16号「在来線分岐器の速度制限標識誤標記に関する申し入れ」について業務委員会を開催しました。

2008年5月末、身延線十島駅構内及び飯田線牛久保駅構内の分岐器に対する速度制限標識に誤りが見つかりました。しかし会社は「安全上問題はなかった」とマスコミ発表しました。

2006年にも、8箇所の誤標記が見つかったことに対し、J R 東海労は申し入れを行っています。当時会社は、今回の8箇所以外には当社管内の曲線区間の制限速度と分岐器の制限速度を調査した結果標記の誤りはないと回答しています。しかし、今回また誤標記が発見されました。本部は、安全上の重大な事態であるという認識のもと、申し入れを行い、どのように前回調査をしたのか。マスコミ発表した「安全に問題はなかった」とする認識、同じ速度オーバーがあっても現場とマスコミでは正反対の矛盾したことを伝える会社の問題性を追求しました。会社は回答に窮する場面も多く安全軽視の姿勢が露わになりました。

会社回答と主な議論は以下の通りです。

1. 誤標記のあった箇所、誤標記の内容を明らかにすること。

【回答】静岡支社工務部施設課社員が、身延線十島駅構内において標識類の視認性調査を行ったところ、分岐器速度制限の標記に誤り（正当・35km/h、誤り・40km/h）があることを発見した（平成20年5月28日）。直ちに、東海鉄事管内も含め、分岐器、曲線の制限速度標識についてチェックしたところ、飯田線牛久保駅構内の分岐器の速度制限標識についても本来60Km/hと記載しなければならないところ、70Km/hと記載されていたことが判明した（平成20年5月29日）。標識への記載誤りが判明した2箇所十島40→35、牛久保70→65については、直ちに記載内容を訂正した。

2. 会社は、2006年2月15日開催のＪＲ東海労闘申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）に基づく業務委員会において「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2,830箇所について、速度制限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記載している制限速度の記載を調査した。その結果、標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」回答している。この調査でなぜ誤標記が発見できなかったのか、当該誤標記箇所では速度超過があったのか、原因を明らかにし、実施した対策を明らかにすること。

【回答】平成17年度に他社の事象に絡み当社管内の曲線及び分岐器の制限速度標記について調査した。その結果、曲線区間において速度制限標識の標記誤りや未設置が計8箇所あったことがわかり、平成18年1月に公表した。その際には、運転報に示達された制限速度、分岐器、曲線の諸元及び速度制限標識の記載内容について調査及び照合を行ったが当該箇所の記載誤りを発見することができなかった。速度超過の有無については、牛久保駅構内に停車する列車を除き速度超過の可能性をあったと考えられる。全ての分岐器（2830箇所）と曲線区間（4069箇所）を再調査した結果標記誤りは2箇所であり、同様の標記誤りはないと考えている。

3. 関係する現場にどのように周知したのか、明らかにすること。

【回答】関係する現業機関は、指令伝達にて速度制限箇所及び速度制限表の訂正を周知した。乗務員へは当直から伝達を行うとともに掲示にて周知した。

4. この事態に関して、マスコミに「安全上問題はなかった」と発表した根拠を明らかにすること。

【回答】国土交通省が安全の基準を算定するための評価式としている「国枝の式」により、超過していた速度に対して安全性の確認をした結果、直ちに脱線等に至るものではなかった。

5. 今後の再発防止策を明らかにすること。

【回答】速度制限標識を設置する場合等において具体的な作業手順をすでに定めている。

同じ過ちをしたのは誰か。責任をはっきりさせよ

組合：2006年に8箇所の誤標記が見つかった時にＪＲ東海管内を調査したとき、なぜ今回の箇所が発見できなかったのか。

会社：調査・照合したが発見できなかった。

組合：2006年にはどこの部署の誰が調査照合したのか。

会社：分からない。調査中である。

組合：分からないなどという回答は認められない。誰がどのような調査照合をしたか明らかにすべきだ。

会社：責任を追及するのか。

組合：そうである。今回また誤表示があった。全て調査して問題は無かったと先回も今回も言っている。なぜ再発したかはつきりさせなくてはならない。なぜ、調査・照合で漏れが出たのかも分からず、調査したなどと言えるのか。調査・照合そのものを疑わざるを得ない。

視認性のテストとは何か。なぜ誤表示であると分かったのか

組合：静岡新聞の記事には視認性のテストで会社は誤表示に気づいたと書かれているが、視認性のテストとは何か。

会社：標識が見えるかどうかの調査である。

組合：運転士を長くしているが視認性のテストなどという言葉は聞いたことがない。誰がどのような周期でテストをしているのか。

会社：ここには、資料がないため詳細は分からないが、地上から行っている。

組合：では、十島駅付近で視認性のテストを行った社員は、どうして40Km/hの標識を見て誤標記であると認識できたのか。

会社：よく分からない。

組合：運転士は配付されている速度制限表と現場にある速度制限標識で制限速度を確認して40Km/hで運転している。35Km/hと書かれた台帳のような物がどこかにあると思われる。では、今回の調査はどこの部署の誰が調査照合したのか。

会社：本社ではない。鉄事、支社、支店の主幹部が調査・照合した。

現場には「脱線転覆のおそれ」、 マスコミには「安全上問題はなかった」

組合：この間、標識の誤標記などで5 Km/h、10Km/hオーバーで走行していても、マスコミには「安全に問題はなかった」と発表しているが、そのような認識では鉄道会社としての責任を果たしていない。

会社：申の4番で回答したのが回答である。

組合：現場では、1 Km/hの速度超過すると、管理者から「脱線・転覆するところだった」と言われ、長期にわたり日勤に降ろされる。今の話からすると、安全が保たれているにもかかわらず、現場では恫喝が行われている。現場管理者に「国枝の式」で出された数字までは安全であると伝えるべきだ。またなぜ乗務停止になるのか説明すること。

会社：執務の厳正、取り扱い誤りがあったから乗務停止になる。

組合：現場で言われ、やっていることとは全然違う。「脱線・転覆」という言葉は使うな。

安全軽視、労働組合軽視。鉄道会社として責任ある回答をせよ！

組合：今回マスコミに発表して、組合に伝えなかったのはなぜか。マスコミ発表前になぜ組合に説明しないのか。

会社：組合から聞いてこなかったし、必要ないと思っている。

組合：それが「組合は安全に口出しするな」という姿勢なのだ。ＪＲ東海労は過去にも同様の申を出している。安全軽視・労働組合軽視である。強く抗議する。

会社：そうは思っていない。

組合：回答の中で、「直ちに訂正したと」しているが、どのような経過だったのか説明すること。

会社：速やかに修正した。

組合：分からない。十島駅構内の分岐器ならば５月２８日に発見して、いつ現場に、あるいは列車にどのように伝えたのか。

会社：時間は分からないが、速やかに修正した。

組合：標識を変えるだけでも時間がかかる。その間に速度超過のまま列車が通過していないのかと聞いているのだ。無線で列車を止めて通告するように規程で定められている。その様なことは行われたのか。今分からなければ調査し回答すること。

会社：了解した。（身延線では列車に無線で通告した。飯田線では最終列車が出た後に誤標記と確認・認識したため、翌朝から点呼で周知した。したがって、会社が誤標記と確認して以降、速度超過した列車はなかった。）

組合：会社は安全に対する認識が間違っている。マスコミなど外向けに話すことと、現場で話すことは正反対の話をしている。また、今回の業務委員会では、調査していない部分が多く、回答が曖昧である。安全軽視、組合軽視の姿勢を改めるように強く申し入れる。

以上