

「全て運転士の責任で良いのか！」 会社は抜本的な対策を実施せよ！

「名松線での列車無人走行に関する申し入れ」業務委員会開催

4月19日、名松線家城駅において、運転士が一時運転席を離れた際に列車が動き出し、3駅と23の踏切を通過し8.5キロも無人で走行するという事象が発生しました。幸いにも怪我人や接触事故はなかったものの、一歩間違えれば重大事故にもつながる事象です。しかも、2006年にも同所において、同様の事象が発生しており、原因の究明はもちろんのこと、早急な抜本的対策を図る必要があるとの認識から、名松線での列車無人走行に関する申し入れ（『申第32号』）を行っていました。

その申し入れに対し、6月25日業務委員会を開催しましたが、会社は、「ヒューマンエラーではなく、やるべき事が抜けた」と、全ては運転士の責任で、「手順を正確に作業させる事が対策である」と言い切り、直ぐ緩んでしまうブレーキ自体の欠陥や留置箇所レベル化等のハード面での改良には不誠実な対応に終始しました。

以下、申の回答及び主な議論内容です。

申32号回答

1. 原因を詳細に明らかにすること。

【回答】

原因は、運転士が入れ換え車両の出区点検時において、留置時のブレーキが効いていないと思い、ブレーキを掛けることなく手歯止めを撤去した状態で運転台を離れた為である。

2. 2006年の同事象後、直通予備ブレーキが動作する構造に変更する対策が図られたが、この対策が有効に機能しなかった理由を明らかにすること。

【回答】

今回は、準備作業の初期段階でバッテリーを「入」とし直通予備ブレーキが解除状態になった上、ブレーキハンドルでブレーキを掛けず手歯止めを撤去した為、転動を防止する措置が何も講じられていない状態となったものである。

3. 家城駅構内の勾配率を明らかにすること。

【回答】

松阪方に向かって下り3パーミルである。

4. 会社は報道によると再発防止策として、「運転士に正しい手順で行うよう徹底する」としているが、基本動作の徹底だけではなく以下の対策を早急に行うこと。

(1) 短時間でブレーキが緩解するキハ11系車両の構造的な欠陥を改善すること。

【回答】

車両については不具合は認められなかった。

(2) 勾配線での車両留置を見直すこと。

【回答】

社内規定に則り適切に取り扱っている。

(3) 勾配がある全駅において線路のレベル化、または安全側線を設けること。

【回答】

そのような考えはない。

以下主なやり取り

組合：転動するまでの時間はどの位か。

会社：22:07頃。運転台を離れてからそんなにかかっていない。

組合：ブレーキはどれ位で緩むのか。

会社：およそ1～2時間である。

組合：1時間で緩んでしまう11系車両は欠陥ではないのか。

会社：車両については不具合はなかった。

組合：他にこんなに早く緩む車両はあるのか。

会社：基本的に自動ブレーキはブレーキ弁から漏れる。

組合：ブレーキシリンダ圧力がブレーキ弁から漏れるのか。

会社：機械的に動かすものなので、エアーが抜けないようにすると動かせなくなってしまう。

組合：ミスをしてでもブレーキが緩まなければ良いではないか。

会社：そもそも停止させるためのブレーキであり、留置のためのブレーキではない。直通予備ブレーキは10時間ぐらい効いている

組合：対策で直通予備ブレーキを使用させるが、そもそも直通予備ブレーキは使わないように指導していたのではないか。

会社：走行中の事ではないのか。

組合：直通予備ブレーキを使用するにしても、忘れる事もあるし、復位忘れて列車遅延が発生するかもしれない。小手先の対策ではなく抜本的にレベルにするとか安側を設けるとかないのか。

会社：新しい手順をマニュアルに記入する。忘れないようにチェックを駅員と二人で行う。

組合：中部運輸局からの警告に対し、6月16日に対策を出し17日にプレス発表であるが、労組が申し入れをしているのだから先ず労組と議論すべきである。今日が議論では順番が逆である。

会社：対策は最後ではない。議論して会社が気づけば対策を行う。運輸局からの警告に速やかに回答しただけである。

組合：2006年の時にも申し入れをしているが、その時の申し入れに沿った対策もある。過去に申し入れた件での実施を労組に回答すべきだ。

会社：今回の対策は窓口に伝えている。

組合：名松線限定組を20名とした根拠は。

会社：交番諸要員と予備要員である。DC1組から3組に分散した名松線行路を今度 DC3組に集約した。16日交番で4人が予備である。習熟度が上がり個人把握も容易である。

組合：20人の人選はベテランという事で良いのか。

会社：経験何年であるとか、条件は考えているが他の線区も重要でバランスがある。何れ地方で説明する。

組合：限定組を作るという事は名松線は特殊という事か。

会社：こう配、曲線が多く、通票の使用や無線が通じないなど特殊な線区ではある。

組合：習熟度を上げ限定組を設けなくてはいけないという事は、今までの教育は十分でなかったのではないか。

会社：教育に問題があったわけではない。実際に当該運転士は正しい手順は教えられているし知っている。車両構造も研修で行っている。

組合：ヒューマンエラーへのハード的な対策が必要ではないか。

会社：ヒューマンエラーの定義はついうっかり抜けてしまう事の対策で、今回はヒューマンエラーではなくやるべき事が抜けている。

組合：11系はブレーキが緩んでしまうとの意識が薄かったのではないか。

会社：手歯止めをする事については厳しく行っていた時期ではあった。車両構造に深い知識まであったかは分からない。しっかり教育していく。

組合：本人が直通予備ブレーキが効いていると勘違いしたのか、本来のブレーキが効いていると思ったのかは分からないが、結果的に前回の対策のバッテリー「切」直通予備ブレーキ動作の対策が仇になったのではないか。

会社：そのようには思わない。

組合：今回は、若い運転士で指導操縦者も若い。ここだけはやっちゃ駄目が少ないのではないか。

会社：指導の仕方はいろいろあって、その人に合ったやり方でよいが、教えるべき事は教えている。

組合：留置時の直通予備ブレーキ使用は家城駅に限定した事か。

会社：家城駅に限定である。

組合：こう配線での留置は家城駅以外にもある。少なくとも11系に関しては同じ対策を採るべきではないか。

会社：現段階では考えていない。

組合：家城駅に限定する理由は何か。

会社：やるべき事が抜けているから発生した事で、今回の事故に対する対策は正確に作業させる事である。

組合：前回の事故ではこう配線での留置をピックアップし、手歯止め装着を報告させるなど全ての箇所対策させたではないか。家城駅で2回あったから大きく扱われるが、他の箇所でも事故が起こる可能性はある。逆にこのままでは他の箇所の方が怖い。

会社：現段階では家城駅だけである。

組合：事故の発生はいくつかのハードルを越えて発生する。ほとんどは途中のハードルで気がつくが後から考えてなんて馬鹿なというものである。

会社：ヒヤリハットですね。

組合：おこしたくて事故を起こす者はいない。今回は当該運転士は運転士を出来なくなった。例え運転士の責任であったとしても会社も被害を被る。事故を起こして

はいけない。ハード面も対策すべきである。

会社：運転士は決められた事は手を抜かないと理解している。

組合：運転士への対策ばかりで懲罰的ではないか。

会社：懲罰的とは考えていない。

組合：懲罰ではないにしても添乗や GPS など過度のプレッシャーを運転士は受けている。

会社：いつも通りしてもらったら良い。

組合：沿線住民には迷惑を掛けた。謝罪したのか。

会社：対策などをプレス発表した。謝罪は事故防止とは関係ない。

組合：次に同様の事故があったら終わりだ。社長辞任に匹敵する。

会社：3度目はない考えである。

以 上