

3月14日、名古屋地本は申16号「飯田線での落石事故に関する申し入れ」について業委員会を開催した。

飯田線全箇所 落石検知装置の設置を要求！

1. 事実経過を明らかにすること。

回答：24年1月25日（水）6：04頃、飯田線三河槇原駅～湯谷温泉駅間で上り普通列車が線路上の落石と衝突した。これによりご乗車のお客様10名及び乗務員2名に怪我はなかった。線路等の安全確認の上、12時30分に下り線、12時53分に上り線の運転を再開した。

2. これまでどの様な対策がされていたのか明らかにすること。

回答：当社管内における落石等の対策については予想される落石の規模や設置箇所の状況に応じて落石止め柵等の防止設備や検知装置を設置している。

3. 今後の対策を明らかにすること。

回答：定期的な点検により危険箇所を把握し必要な対策を講じていく。

「自然災害」だけではすまされない！ 早急にあらゆる対策を立てるべきだ！

主な議論

組合：何より今回の落石事故ではお客様も乗務員も怪我がなかったことは不幸中の幸いであった。また復旧に向けた現場社員の苦勞、努力も忘れてはならない。
現場にはどの様な対策を立てていたのか。

会社：様々な対策をしていた。

組合：落石検知装置はあったのか。

会社：落石ネットを設置していた。

組合：落石ネットだけではなく落石検知装置は設置しなかったのか。

会社：その方（落石ネット）がベストだと考えていた。

組合：以前にも同じ区間で落石事故があったではないか。

会社：今ある防護設備で良いと判断した。

組合：なぜ、その様に判断したのか。

会社：既存の設備で十分と考えていた。

組合：しかし、線路上に落石があった。

会社：現実的にはそうである。

組合：警報が出る装置により列車の運転士に、知らせ止める事が出来たかもしれないのに、なぜ設置しなかったのか。

会社：(岩石等) 落とさない対策と落ちた時の対策とがある。

組合：今回の落石事故について現場、工務区の人たちが一番悔しい思いをしているのではないか。すでに本部・本社間で話されているが現場からの声を出し合って具体的な対策を立てることが大切ある。

実際、落石は防ぎようのないものとして、線路上にまで至らないように防護ネット等の増設、強化をはかるとかするべきである。また、工務関係とは別に最悪のケースである線路上の落石発生を前提として考えるならば、車両の前面を強化するとか、列車の速度を落とす等を検討するべきである。

会社：色々な対策があるが現在の対策が良いと考える。

組合：危険箇所を点検する社員の技術力は重要である。教育はどの様になっているのか。

会社：様々な検査を組み合わせて精度を高めている。

組合：点検はどの様に行われているのか。

会社：必要な点検を適切に行っている。

組合：年に1回の点検ではなく。回数を増やすべきである。今回の箇所の点検はいつ行ったのか。

会社：平成23年に行っている。

組合：点検回数を増やすべきではないか。

会社：気象状況等を見ながら専門家等が適切に実施し、調査している。

組合：専門家等とは、誰を指すのか。

会社：工務社員以外で言えば、外部委託の専門家等である。

組合：調査結果の開示は出来ないのか。

会社：外部委託しており、手元にない。

組合：現実的に全部を見るのは大変ではないか。

会社：全部見ている。

組合：今回の箇所に今後、落石検知装置の設置は行わないのか。

会社：考えていない。落石ネットなどで処置をしている。

組合：落石ネットと検知装置の2重化にした方がより安全ではないか。

会社：災害は予想を立てにくい。

組合：怪我人が出てから何処で発生するか予想できなかったと言っても遅いことになる。危険箇所の把握はどの様にしているのか。

会社：関係工務区において、巡回やその他の方法で監視をし、危険箇所を把握している。

組合：今回の落石事故を契機にすべての山線の安全対策を全面的に考えるべきではないか。安全を確保するためには営業を一時中止しても対策を立てている会社もある。

会社：翌日までに点検を実施して安全を確認している。

組合：現地を見てきたが飯田線では何処で落石があってもおかしくない。しかし万が一でもお客様に怪我をさせることは絶対に許されるものではない。今後も会社に更なる安全強化を求める。

以上