

- ・ 要求した「制限速度標識」設置を確認
- ・ A T S - P T 接近パターン鳴動しても  
安全上の問題はないことを確認

名古屋地本は2月13日、申13号「東栄駅構内における運転士に連絡のない制限速度変更について」業務委員会を開催した。  
会社は今回の事象についてミスを認めたものの謝罪はなし。  
私たちは担当者の責任を求めつつも原因を問題する。

1. 事実経過を明らかにすること。

回答：23年12月2日、11時42分頃、22M（伊那路2号）3両が東栄駅通過するさい、A T S - P T 接近パターンが鳴動したことによる、当該箇所の制限速度が乗務員に周知されていなかったことが判明した。

2. 豊橋運輸区ではカント不足がわかり制限速度が変更になったと説明している。いつカント不足が判明したか明らかにすること。

回答：22年2月5日示達による。

3. 制限速度変更に対して、運転士に制限速度変更の連絡を行ったか明らかにすること。

回答：連絡は行っていたが安全上の問題はなかった。

4. 東栄駅構内では制限速度標識を未だに設定していない。原因と理由を明らかにすること。

回答：標識の設置を検討している。

5. 制限速度変更の連絡がしていないことが判明したときに、どのような対策を取ったか明らかにすること。

回答：必要な対策を行っている。

主な議論

組合：この申は昨年12月15日に提出されているが、本日の業務委員会開催まで2ヶ月が過ぎている。安全に関わる重要な問題であるにも関わらず、会社がこれまで開催しなかったことは、安全問題について組合側と協議することを軽んじる姿勢である。業務委員会開催が遅くなった事に強く抗議し、今後この様な事がないようにするこ

と。

組合：この箇所はカント不足と言うことだが特殊制限箇所ということか。

会社：特殊制限箇所である。

組合：3年前にも制限速度標識の誤標記について業務委員会を開催し十分な調査と対策を求め来たが、なぜその時点で分からなかったのか。

会社：その時点では特殊制限の認識はなかった。

組合：会社はこれまで速度違反は脱線にも繋がる重大な違反であると、1 kmのオーバーで運転士に厳しい処置がされてきた。今回の速度オーバーによるATS-P Tのパターンに接触したことに問題はないか。

会社：問題はない。乗り心地の問題である。

組合：標識の設置はいつ行うのか。

会社：すぐには出来ない。関係部署との調整が必要となる。

組合：早急に設置を行うこと。今回なぜ現場で周知されなかったのか。その原因はなにか。

会社：担当者のミスで内容の選別誤りをして、示達を伝えなかった。

組合：速度に関する重要な示達を誤ることはお粗末である。

会社：担当者も数多くの示達の中から選別誤りをした。

組合：今回の示達事項について掲示、伝達で行っている様だが、訓練でも説明すべきではないか。

会社：急いで行う必要があったのでこの様な形となった。

組合：今回の事象に伴い他の箇所についても調査したのか。

会社：当然しました。

組合：その結果はどうであったのか。

会社：問題はありませんでした。

組合：会社は今後、この様な事象が発生しない様に努力し、問題が発生した場合は組合側と協議すること。

以 上