

一般的に踏切は正常に動作していると思われる。 2度と人命に関わる事象を起こさないよう万全の再発防止策を講じること！

名古屋地本は、9月21日、申第3号「紀勢線阿野田踏切故障に関する申し入れ」について業務委員会を開催しました。以下、申し入れと主なやりとりです。

【申し入れと回答】

紀勢線、阿野田踏切故障に関する申し入れ

6月30日、8時25分頃、紀勢線亀山～下庄間阿野田踏切において列車が接近しているにもかかわらず遮断桿が降下せず列車が踏切内に1メートル進入して停車するという事象が発生した。幸いにも死傷者は出なかったが、一步間違えれば重大な事故に繋がる事象である。紀勢線では2004年にも無遮断の踏切を列車が通過するという事象が発生している。

よって、下記のとおり申し入れるので、早急に団体交渉もしくは業務委員会を開催し誠意ある回答をすること。

記

1. 事象発生の経緯と原因を明らかにすること。

【回答】概況：紀勢本線、亀山駅～下庄駅間を走行中の下り普通列車（亀山駅8:23発、伊勢市駅9:56着4両編成。乗車約80名）の運転士が同区間内の阿野田踏切の約200m手前で遮断桿が降下していないことを認めたため緊急停止手配を採り先頭車両が約1m踏切内に進入した状態で停車した。

原因：亀山駅電子連動装置（LD-1型）のシステム立ち上げ動作中に列車が進来したため。電子連動装置内で制御している踏切警報条件の出力が取り消された事で阿野田踏切の遮断不良が発生した。

2. 過去にも同種の事象が発生している。同種事象を二度と発生させない為の再発防止策を明らかにすること。

【回答】電子連動装置(LD-1型)のシステム立ち上げ操作は列車が走行しない時間帯(少なくとも5分以上)を確保した上で実施する。

3. 会社発表によると運転士が踏切遮断桿の降下を確認したとしている。当該運転士に対して表彰を行うこと。

【回答】適宜適切に対応している。

【主なやりとり】

組合: 亀山駅の電子連動装置が制御していると回答されたが、詳しく説明されたい。

会社: 本来2重系になっている。片側が故障し対処していた。処置後の立ち上げ時に発生した。

組合: 片側で正常に動作するのか。

会社: 動作はする。これまでも同種作業はしてきた。今回、初めて出た事象である。

組合: その後、同装置の処置は行ったのか。

会社: 5分以上の時間確保が防止策である。

組合: 電子連動装置は他にも種類は多くあるのか。

会社: 多くある。

組合: LD-1型に問題があるなら他の装置に交換できないのか。

会社: 駅構内の大きさ、線路本数等で容量に違いがあり、交換は出来ない。

組合: 以前と比較すると何もかも連動化で制御し複雑になっている。無理はないのか。

会社: 問題はない。

組合: 作業は直轄社員が行っているのか。

会社: 直轄でしている。

組合: 当該運転士には表彰したのか。

会社: 表彰した。

組合: フェールセーフの理念からすると、今回は踏切が降下しなかった。故障時は降下するようにすべきである。

会社: フェールセーフで踏切は動作しかけていた。

組合: 現実的には降下が遅い。早めの動作が必要である。踏切は動作しているものと一般的に思われている。たまたま、被害が出なかったが命に関わることである。万全の再発防止策を講じること。

以 上