

## 踏切安全確保について協議を行う

5月27日、地本は「申第13号踏切安全確保についての申し入れ」に対する業務委員会を行いました。これは、3月30日に高山線において1031Dが踏切で中型トラックと衝撃した事故に対して、運転士への一方的な責任追及を許さず、徹底した原因究明に基づく今後の事故防止対策を求めた申し入れに対する業務委員会です。

以下、申し入れに対する会社回答と協議内容です。

### 1. 運転士の責任追及を止め原因究明の立場で取り組むこと。

回答：これまでと同様に、事実関係をしっかり確認し、事象発生に至った原因や、背後要因を紐解いていくことが重要であるとの認識のもと対応している。

### 2. 視認性のみに頼っている現行方式では限界がある。ATS-Pへの対応は言われている。その早期実施と、加えて音による警報等を検討実施すること。

回答：踏切用ATS装置の設置については、計画通り設置していく。音による警報等については、現時点で計画はない。

### 主な協議内容

組合：過日、京急で発生した踏切事故などを見るまでもなく、この種の事故は非常に恐ろしい感がある。よって、申し入れを行った。一番の原因は何であったのか。

会社：現時点においてもまさに確認をしている状況である。一つ言えることは、特発に関しては正常に動作しており、約800mの視認性を確保されていた。

組合：背後要因として、聞くとところによると当該列車の運転時分はタイトであり、尚且つ

現場は踏切が多く存在する区間で、常日頃から非常に注意力を要する箇所だと聞いている。さらに、桜並木が続く場所で、当時も花見に訪れる多くの人たちが踏切を横断するなど、運転士にとって非常に注意力が求められる時期でもあると聞いている。

会社：運転士は運転中は前方注視を行うのが前提であり、前方注視によって何を見るか選択をしているものである。訓練の中で何を前方注視で見るべきか周知した。

組合：外的要因を学習すれば良いのか。

会社：どのポイントを見るか学習していくことは大事である。

組合：特発は、明滅し目に飛び込んでくるはずだが見えなかったのはなぜか。

会社：背後要因については、しっかり把握していく。設置箇所に問題は無い。

組合：運転士は前方注視だけではない。速度計、各ゲージ、時刻表、時計等々、視点は常に変動する。110 km/h で走っていると 100 m を 3 秒程度で通過してしまう。

会社：本来見るべきものをしっかり見ること、要所をしっかり見ることである。

組合：過去から現在に至る過程で、沿線状況が大きく変わってきている。端的に言えば、沿線に建物が建ち、色とりどりの照明や発光設備などが増え、特発自体が見えなくなってきたのではないか。

当該の運転士は現在乗務しているのか。

会社：設置箇所に問題は無い。まだ乗務していない。

組合：何故か。2ヶ月も乗務停止している根拠は。ずーっと追及しているのか。

会社：いまだ調査中である。個別の話であり、議論すべきではない。

組合：背後要因とは運転士の事だけじゃないのか。「そんな事は言い訳だ」と責めてい

るのではないか。一つの事故には 29 ～ 300 と「ひやり」がある。運転士の責任に  
終えるだけでは今後の事故防止に繋がらない。

会社：「やらなかつただろう」ではなく、設備の状況も含めて調査している。前方注視し  
ていないことを持って追及することはない。

組合：訓練において、特発に対する A T S - P 地上子の設置についての伝達があったが、  
地上子はまさに点でしかない。そこを通過した時点で、停止パターンを受信しないと  
事故防止につながらない。音＝短距離での防護無線など目と耳で停止信号を発し  
ていくことは考えられないか。

会社：人の力に頼っていることは否定できない。選択肢としてはあるが、コストも含め、  
現時点での計画はない。

組合：私たちはあくまで、運転士のみの責任追及に終始することには看過できない。更な  
る安全確保の観点から、今後の事故防止策を求めていくことを徹底していく。

会社：不断の課題である。

以 上