

## 見落としは、運転士への責任追及だけでは防げなかった！

### 「申第7号踏切の安全確保についての申し入れ」について業務委員会開催

1月31日、地本は「申第7号 踏切の安全確保についての申し入れ」に対する業務委員会を鉄事と行いました。これは昨年11月5日、JR飯田線の東新町～茶臼山間の踏切において非常ボタンが押され、特殊信号発光機が動作していましたが、運転士はこれに気付かず踏切を通過したことに対する業務委員会です。

運転士が踏切の特殊発光信号機の動作に気付かなかった事象は、昨年3月30日にJR高山線においても起きています。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てきました。

以下、申し入れに対する会社回答と協議内容です。

#### 1. 事故の状況、原因、背後要因を明らかにすること。

回答：発生日時 2021年11月5日（金）8時20分頃

発生場所 飯田線 東新町～茶臼山間

関係列車 507M 豊橋発本長篠行き

車 両 313系 2両

概 況

運転士は東新町～茶臼山間を速度約65km/hで走行中、前方の富沢踏切の操作器が扱われ特発が動作していたが、気付かず同踏切を通過した。停車ブレーキを扱い茶臼山駅に1分遅着した。

原 因 運転士が特発動作に気付かなかったため。

2. 運転士の責任追及に依拠しては事故防止は図れない。運転士の責任追及を止めること。

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く。

3. 高山線1031D事故の教訓をどう捉え、今回、今後どう反映していくのか明らかにすること。

回答：これまで重大事故防止訓練で実施してきた前方注視の重要性のほか、特殊信号発光機の特異性について指導してきたところである。また、人間の視野特性についても乗務員自らが体感、取得できる教育内容とするなど訓練の充実を図っている。

4. 踏切用ATS-P装置の設置状況を明らかにすること。

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。

5. 早急に全線区的全踏切に踏切用ATS-P装置の設置を行うこと。

回答：現時点で全踏切に整備する計画はない。まずは既計画の完遂を最優先に取り組んでいく。

6. 以前会社が回答した「特殊信号発光機の動作と同時に防護無線などによる警音装置の設置の計画はない」とした計画を直ちに直視し、早急に警音装置の設置を行うこと。

回答：現時点で計画はない。

#### 《主な議論》

組合：昨年3月に起きた高山線1031Dの時にしっかり把握していなかったのではないかと、対処していなかったのではないかと感じる。だから続けて発生したのではないかと。会社は「運転士がしっかりとやっていないから駄目なんだ」との認識であると感じる。

会社：どのような訓練をしなければと考え、乗務員には「ちゃんと見なさい」だけでは駄目だということで自ら体感訓練などを通じて行っている。

組合：会社は高山線1031Dの業務委員会で「会社はしっかり教育している。見るところを教育してます。面談もしました。ちゃんと教育をしたら大丈夫です」と回答していた。が現実同事象が発生してしまった。それについてはどう考えるのか。

会社：こういった教育は継続しなければならない。教育内容が自ら位置付くためシミュレーターとか面談とかによって落とし込んでいく。

組合：教育したにもかかわらず、なぜ当該運転士が見ることができなかったのか分析しているのか。

会社：どこを見ていたか聞き取り、事実関係をしっかりと確認している。

組合：それによって、運転士が見るべきものを見ていなかったと結論づけたのか。

会社：おっしゃる通り。見なきゃいけないところはある。

組合：特発は嫌でも見えなければならないものだ。それが見えないのは由々しきことである。現実的に2回同じことが起きたということは、これまでの教育、訓練だけでは3回目も起こり得るのではないか。視野視界には阻害する条件があると会社が教えている。見落とすことが起こりうることだとの認識はあるのか。2回現実起こっている。じゃあその対策はどうするのかを聞きたい。

会社：会社としてはしっかりと対策したが、発生したことについて同じ事象を発生させたくないという立ち位置は組合と一緒にある。視野とか意識について乗務員に伝えていく事が十分でなかったのかと言うところはある。どうやって行くかは会社としても考えている。

組合：視野などの教育以外にも問題があるのではないか。

会社：経験値など掘り下げ積み重ね、視点などを突き詰めていく事は考えている。

組合：運転士に全てを頼りすぎていないか。掘り下げてハード的に新しい対策は考えていないのか。

会社：ハード面においては、踏切用ATS装置の設置は計画通り設置していく。

組合：他にはないのか。

会社：現時点ではない。

組合：在来線の運転士は走行中、信号、線路状態、ゲージ、時刻表、CAST、停止目標等々の確認に追われている。会社は、「よそ見せず前方注視を」と言いながら「一点集中は駄目」、「駅進入時はホームの安全確認を」などと矛盾だらけである。その前提がないとどのような対策も空論だ。少しでも運転士を助けるような対策を立てるべきだ。

会社：会社としても立ち位置は同じである。一点だけ見ているのは駄目と言うことを教育することに力を入れている。

組合：ドラレコカメラを活用したブレーキシシステムや自動車のアイサイトなど技術はいっぱいある。何か考えていないのか。

会社：現時点ではない。先ず気付くものであるから、しっかりと教育していく。運転士の目

で見て進んでいくのが在来線。運転士が最後の砦であるところが重要。

組合：運転士のプライドを持ち上げるように言うなら、もうちょっと運転士に対して接し方が有るのではないか。睡眠時間は少ない、構内運転士は交代してくれないなどダイヤ改正で議論してきた。

特発が見えなかったことは事実。運転士に教育する。視野に関しては阻害する条件がある。だったら、どう対策するかと言うところで決定的に違う。そんなに阻害要因があるなら 100 %見ることは出来ない、二度と同じ事故は阻止したいと言うのが組合の立場である。

運転士を支援するためのハード面の充実は当然重要である。現時点ではないとの回答は非常に残念である。他では、教育、訓練は行ってはいるが、これまでの乗務員養成のあり方、形成過程など問題はないのか。例えば、人間本来の「五感」に関わることなどの重要性について掘り下げるべきではないか。在来線の安全確保は人に依拠する部分が大半である、と言う現実を踏まえ、運転士のみの責任に結論づけることは看過できない。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る。

以 上