

速度照査は『安全装置』ということをおぼれてはいないか

今から12年前の1996年頃に「速度照査機能付きATS-ST」装置が導入されました。当時、中央線では中津川駅構内下り（45キロ）須原駅構内上り（45キロ）木曾福島駅構内上り（80キロ）宮ノ越駅構内上り（45キロ）木曾平沢・贄川間（75キロ）の5カ所の設置でした。導入されて2～3ヶ月で5回の動作があり、当時私たち、東海労神領電車区分会は多くの問題を指摘してきました。当時の区長と何度か話し合いも行いました。区長とは非公式ながらも「安全サイドに保安装置が働いただけなので、事故・ミスとは扱わない」と確認してきました。事実それ以降つい最近まで何度も速照は動作してきましたが、事故・ミス扱いにはなりませんでした。

福知山脱線事故の背景にあるのは会社の体質です

しかし、最近になって会社は急に方針を変更し、掲示や区報に「あわや脱線・重大事故発生」などと書き、当事者は何日も長期に渡り日勤教育がされるようになりました。日勤教育の内容も実際のミスとは関係のない内容を繰り返し、重箱の隅を突つつくような細かい指摘を行い、点数が出なかったから落第として延々と教育を続けます。陰湿なイジメであり見せしめです。安全を労務施策に使った結果発生したのが福知山線事故だった、という事実をどのように会社は受け止めているのでしょうか。

「5キロ10キロ高くても安全は保証されている」と会社はいう

一方、地本の業務ニュースでも明らかになっているように、この間会社は2回速度制限標の誤標記を繰り返しました。業務委員会では「誰が間違えたかは言わない」「今後は大丈夫」「5キロ10キロ高い速度で走行しても、国枝の式により安全は保証されている」などと答えてきました。自らの失敗はかばい合い、安全は保たれていると言い切ってきていました。最近またまた、速度の記載が違っていたと掲示が出ています。なぜ違ったのかと聞いても「現場では答えない」と無責任な回答に始終しています。会社の失敗は誤魔化し運転士のミスは長期に渡りペナルティーを課す。私たちはこのような会社の対応を許しません。会社が責任を問わない以上、運転士にも責任を問うことなく、早期に乗務復帰させることを要求します。