

# かべ新聞

2010年 8月11日  
第7号

JR東海労新幹線地本

## 経験よりマニュアルを優先する安全感覚！疑わしいときは最も安全のみちを採ることが真の安全だ！

8月5日16Aで品川駅発車時、1N入れた瞬間、1ユニットが瞬時点灯しました。運転士は、危険と判断して停止手配を取りました。この取り扱いに対して会社は、機器扱い不良として運転士を日勤に降ろし、取り調べを行い「再教育」の対象にするとしています。

ところで皆さん！

運転士が危険と判断して停止したこの取り扱いの、どこが間違いなのでしょう。旅客が挟まっているかも知れない状況も考えられます。瞬時とはいえ、ユニット表示灯がついたときに何かが起きていると考えるのは、運転士として当然のことです。

東京第二運輸所指導科の管理者は「ユニットが点けばブザーが鳴るはずだ。チャートにも記載がない」の一点張りで、運転士の具体的な主張を疑いの眼でしか見ず、全く信用していません。

運転士の感覚で、何の異常もなく、ブレーキ6N（チャートで記載）を入れて停止手配を取りますか？また、発車時にユニットが瞬時点灯して、ブザーがならなかった事象を経験した方はいませんか？

車両所社員によると、技術的に、ユニット表示灯が点いてもブザーがならない場合があると確認されています。驚いたことに、指導科の管理者が「ユニットがついているだけなのになんで走らないのか。停止の条件は、非常ブザーか戸じめ滅である」と言ったそうである。

ここにJR東海の安全に対する限界が示されている。それは経験無視、マニュアル一辺倒の限界である。三島駅での高校生死亡事故は、危険と思ったらとにかく止めろ！というあたりまえの取り扱いがなされなかった結果でした。

すべては、安全が最優先されなければなりません。危険と判断した運転士が責められるはずがありません。安全綱領には、「疑わしいときには手落ちなく考えて最も安全と認められるみちを採らなければならない」と明記されています。

しかし現状は、社員への労務管理、列車の運行・営利優先が安全より優先されてはいませんか。これでは安全など絵に描いた餅以下です。

**安全が最優先され、乗務員の判断が優先される職場を創るために共に声を出しましょう！！**