ＪＲ東海労ニュース

№1238
2009年3月9日
ＪＲ東海労働組合

飯田線で速度超過！

尼崎脱線事故の教訓は生かされず！

３月７日、飯田線において５～10キロ上回る速度超過運転が発生していたとマスコミが報じました。報道によると、この速度超過運転は、昨年10月15日、23日、そして１月13日にも発生し、いずれも運転士が体感運転により運行していたと伝えています。

本部は既に２月13日、「申第27号」で申し入れをしていますが、会社はいまだに労使協議を開催していません。

乗客を乗せたまま体感運転を指示！

３月７日
中日新聞（夕刊）

中日新聞 3/7夕刊

計器異常で速度超過

ＪＲ飯田線、昨年２度「脱線する恐れない」

ＪＲ東海・飯田線（愛知県・豊橋駅―長野県・辰野駅、一九五・七キロ）で普通列車（二両編成）119系車両で速度計が実際の速度を表示せず、時速八十五キロの制限速度を五―十キロ上回る速度超過運転を二度していたことが分かった。ＪＲ東海は同車種全五十五両を総点検したが、ことし一月十三日にも誤表示が起き、全車両に異常電圧吸収器を設置する緊急対応をした。

速度超過があったのは、昨年十月十五日と二十三日。愛知県新城市の長篠城駅を通過した付近で発生。速度計はアナログ表示で、普段と異なる到着時間などから違和感を持った運転士が速度計の誤差に気づいた。速度記録を調べた結果、十五日は十キロ、二十三日は五キロオーバーしていた。

速度計は車輪の回転で発生した電圧を変換して表示されるが、表示するための中継機器の故障が原因だった。

いずれの速度超過時も異常確認後、運転士が体感運転で十キロ下回るようにして乗客を乗せたまま運行した。ＪＲ東海は「脱線につながる大きな速度超過ではなく、車両故障として取り扱い、対応した」と話している。

飯田線以外のＪＲ東海の在来線では、速度計関連機器の折損などで別の形の普通列車でも二〇〇七年度に一件、〇八年度は二件の誤表示が起きている。

速度計をめぐっては、〇五年四月に起きた尼崎ＪＲ脱線事故で事故車両の誤表示が判明。当時の国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が計器の誤表示は重大事故につながる恐れがあるとし国に精度向上を提言している。

計器の誤表示による速度超過運転が判明した119系の同型電車＝長野県飯田市内で

速度計誤表示に関する申し入れ

２月１３日付

ＪＲ東海労申第２７号
２００９年２月１３日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　松本　正之　殿

ＪＲ東海労働組合
中央執行委員長　鈴木　[illegible]

速度計誤表示に関する申し入れ

昨年の１０月、飯田線において119系電車の速度計誤表示が発見された。これは運転士の体感により発見されたもので、運転速度を制御するための重要な計器である速度計の誤表示は安全の根幹に関わる重大な事象である。会社は、この事象に対し車両の一斉点検を実施したが、１月１６日、飯田線豊橋駅においてＡＴＳ速度照査が働かし列車が停止するという事象が発生した。調査の結果、この事象も速度計の誤表示に原因があり、度重なる速度計の誤表示を看過することは出来ない。会社は日頃から、運転士の速度超過には乗務停止や配置転換を含めて厳しく対応しているが、速度計そのものが異常では運転士は安心して運転できない。よって、下記の通り申し入れるので、誠意をもって回答すること。

記

1．速度計の誤表示は安全の根幹に関わる重大な事象であり、労働組合に直ちに説明をする事案であると考えるが、説明をしなかった理由を明らかにすること。

2．速度計誤表示の件数を速度計の種類、車両の形式編成、使用線区に分類し明らかにすること。

3．速度計の検査周期および検査方法を明らかにすること。

4．誤表示の原因と対策を明らかにすること。

5．速度計に異常が認められた場合は、直ちに車両交換をするよう規程を変更すること。

6．すべての車両の速度計の点検をし、異常のある速度計は直ちに交換をすること。

7．過去に発生した速度違反を再調査すること。

以　上