

社員への責任追及の姿勢を改め現場の声を聞いた抜本的な対策を！

6月18日、二度に及んだ名松線無人走行事故と度重なる飯田線119系車両の速度計誤表示に関して、JR東海労・名古屋地本、当該分会の仲間たちは、中部運輸局に要請行動を行いました。

会社の安全に対する姿勢、特に個人の責任追及と営利優先・安全軽視・労働組合軽視の実態を訴え、会社への改善指導を要請しました。中部運輸局から、鉄道部管理課長・安全指導課長など4名が対応し、真摯な意見交換が行われました。

名松線無人走行に関して、中部運輸局も重大な事故と捉え対応していることや、ハード面での対策を含めた警告を出した経緯などについて説明され、JR東海に説明を求めながら、再発防止に取り組んでいくことが述べられました。

速度計誤表示は、報告までは発していないとしながらも重要な計器であるとの認識が示されました。

名松線無人走行・速度計誤表示に対し
中部運輸局に要請行動を実施！

名松線無人走行事故に対する、JR東海の再発防止策がマスコミに公表されました。その中で、明らかにされた、松阪駅への回送扱いは、3年前に無人走行が発生した時に、私たちが訴えていた「平坦な所への留置」ということであり、まさに、遅きに失した感は否めません。手ブレーキもわかりです。

加えて、もう一編成は、家城駅に留置することは変わらず、こう配留置の点では、他にも危険箇所は多くあります。家城駅の一列車に対する対策だけでは、抜本的な対策とは言えません。

二重制動で再発防止

名松線の無人走行
JR東海が策公表

四月十九日に起きた（こ）を五月八日付で津市のJR名松線の家城駅で起きた列車の無人走行事故で、JR東海は十七日、こう配のある同駅での車両の入れ替え作業をやめ、駅構内で列車を留め置く際、従来のブレーキに加え、手動の予備ブレーキも作動させる二重の制動をかける再発防止策を発表した。

当時の列車の運転士

四月十九日に起きた（こ）を五月八日付で津市のJR名松線の家城駅で起きた列車の無人走行事故で、JR東海は十七日、こう配のある同駅での車両の入れ替え作業をやめ、駅構内で列車を留め置く際、従来のブレーキに加え、手動の予備ブレーキも作動させる二重の制動をかける再発防止策を発表した。

実施している。

さらに名松線の運転士は従来、伊勢運輸区の七十人が交代で担当していたが、八月からは二十人を主に同線の運転の担当にするという。

中部運輸局へは十六日夜、再発防止報告書を提出した。再発防止策の公表にあたっては、同社広報は当初「社内では再発防止を徹底するのが責務で、公表はしない」という立場をみせていたが、今回は「個々に判断した」