

JR東海労ニュース

No. 704

2005年5月31日

JR東海労働組合

A T C 信号 1 2 0 で制限 8 0 ㎞？

会社 「速度を超えても直ちに脱線転覆する
心配はない」「乗り心地確保のため」
これで安全第一か？ これで良いのか！

福知山線事故から1ヶ月たった5月25日、ようやく本社は私たちJR東海労の事故についての緊急申し入れに対する業務委員会を開いた。「同じ鉄道事業者として厳粛に受け止めると共に、鉄道事業というものの職務の重さを痛感している」「安全は鉄道事業の最大の責務である」と会社側は述べた。しかし、各項目を巡っては、他山の石とする姿勢は見られなかった。A T S - S T の設置箇所の拡大や最新型のA T S - P の導入については「P型の導入は考えていない」「A T S - S T の拡大の必要性を検討していく」との安全第一の姿勢に反する回答を繰り返している。新幹線の東京～新横浜間における速度制限区間のA T C 制御の要求に対して、「おもに乗り心地確保の目的からA T C 1 2 0 信号現示のまま運転士のマニュアルブレーキで80㎞制限している」「万が一速度を超えたとしても直ちに脱線・転覆する心配はなく時速120㎞を超えればA T C ブレーキが動作し、安全を担保している」と回答している。ここに安全第一よりも運行優先の経営体質が示されている。

今年の4月28日新幹線で東京～品川間の80㎞制限区間を96㎞で走行したことがマスコミで取り上げられた。運転士のミスはあり得ることであり、それに対応したA T C ではないのか。東海道新幹線は全線すべてにおいてA T C 制御されてはいない。東京～新横浜間の三箇所ではA T C 信号120㎞のまま「80」「85」「90」の速度制限区間がある。私たちJR東海労は、なお主張し続ける。「A T C 信号70とせよ」と。

東京～新横浜間の制限速度区間を
A T C 信号70とせよ！