

運転士の視覚だけでは限界がある！ もう責任追及での対策はやめろ！

「申第5号踏切の安全確保についての申し入れ」について業務委員会開催

5月15日、地本は「申第5号 踏切の安全確保についての申し入れ」に対する業務委員会を鉄事と行いました。これは1月24日、JR東海道本線、穂積～大垣駅間の加賀野道踏切において非常ボタンが押され、特殊信号発光機が動作していましたが、運転士はこれに気付くのが遅れ踏切を通過したことに対する業務委員会です。

運転士が踏切の特殊発光信号機の動作に気付かなかった事象は、飯田線・高山線においても起きています。三度起こったということは、これまでの運転士の視覚のみに依拠した対策では防ぐことが困難であるということです。運転士への一方的な責任追及を許さず、徹底した原因究明に基づく今後の事故防止対策を求めてきました。

以下、申し入れに対する会社回答と協議内容です。

1. 事故の状況、原因、背後要因を明らかにすること。

【回答】2024年1月24日(水)17時24分頃、東海道本線穂積駅～大垣駅間の加賀野道踏切で雪により走行不能となった乗用車を認め電気区係員が踏切支障報知装置を扱った。これにより当該踏切の特殊信号発光器が動作したが、当該運転士は大垣駅到着後の作業内容に気をとられて当該踏切の特殊信号発光器の停止信号に気付くのが遅れ且つ当該踏切進入時に適切な停止手配を採らなかったため当該踏切を時速95kmで通過した。

2. 当該列車が現場通過する2分前から特発は動作していたと聞いている。指令から運転士への連絡はされていたのか明らかにすること。

【回答】指令から事前の連絡はされていない。

3. 運転士の責任追及に依拠しては事故防止は図れない。運転士の責任追及を止めること。

【回答】これまでと同様に事実関係をしっかり確認し事象発生に至った原因や背後要因を紐解いていくことが重要であるとの認識のもと対応している。

4. 当日は、積雪によりダイヤが乱れていた。特発の視認性は確保されていたのか明らかにすると共に特発に着雪があった場合の視認性の確保はどのように対処しているのか明らかにすること。

【回答】当日の当該箇所の特発信号発光器は十分視認できる状態であり辞任性は確保されていた。着雪や着氷がある旨の乗務員申告があった場合には関係個所と連携し適切に対応している。

5. 踏切用ATS-P装置の設置が進んでいないと認識している。踏切用ATS-P装置が設置された踏切数を線区別に明らかにすること。

【回答】踏切用ATS装置(踏切支障停止支援装置)は令和6年2月末時点で東海道本線・中央本線・関西本線・高山本線において28踏切に設置した。

6. 早急に全線区の全踏切に踏切用ATS-P装置の設置を行うこと。

【回答】現時点で全踏切に整備する計画はない。まずは既計画の完遂を最優先に取り組んでいる。

7. ATS-P装置は点制御であり完全なものであるとは言えない。以前会社が回答した「特殊信号発光機の動作と同時に防護無線などによる警音装置の設置の計画はない」とした理由を明らかにすると共に早急に警音装置の設置を行うこと。

【回答】踏切用ATS装置の設置を計画通り進めていく。また、音声等により運転士に通知する仕組みは適宜適切に対応している。

《主な議論》

組合：3件目の事象である。今回は大垣駅での後作業を気にしてとの説明がされたが、何故作業内容が気になったのか掘り下げたのか。

会社：メモの再確認をいていた。

組合：当日、列車に遅延はあったのか。

会社：遅延はあった。

組合：遅延があり後作業が変更となると指令からせかされたりすると気になる心情が起こるとは考えないのか。

会社：複雑な作業ではなく簡潔なメモである。乗務員にせかすようなことはしていない。

組合：3回目が発生したことに対してどのように考えているのか。

会社：前方注視はしっかり考えている。発光の仕方とかも勉強している。

組合：発光の仕方を変更しても人間には限界がある。双方向の踏切警報灯で目には赤色がたくさん入ってくる。

会社：どういうやり方が良いのか勘案している。

組合：指令から特発動作の情報提供は積極的にされたい。

組合：当該運転士の今の状態はどうか。

会社：人事の話はしない。

組合：責任追及である。再教育はしたのか。再乗務させればいい。

会社：答えない。

組合：当該特発の視認性はどのように確認したのか。

会社：本人から話を聞いた。他の乗務員からも話は聞いている。

組合：木等により特発が見えづらい箇所もある。しっかり管理されたい。

組合：28カ所に踏切用ATS装置が設置されたとの回答だが遅れているのではないのか。線区別に明らかにできないのか。

会社：東海道本線23カ所・中央線2カ所・関西線1カ所・高山線2カ所である。

組合：既計画数は何カ所するのか。

会社：申し上げない。着実に進めている。

組合：数字を出さないと議論にならない。現行踏切用ATS装置は点制御であり完全ではない。線制御なら地上子超えても動作する。音による方策は何故できないのか。

会社：費用の問題もある。全くやっていない訳ではない。鉄道総研とも勉強はしている。

組合：近鉄では取り入れている。

会社：他会社はわからない。

組合：以前は現時点ではないとの回答だったが勉強していると変わった。

会社：保安装置なのか支援装置なのかの議論もある。

組合：見落としたことにより運転士職剥奪をなくすよう施策を進めること。早期の開発・設置をもとめる。

以上