

今月初め文書で通知

事故列車直前オーバーラン

JR西日本は今月初め、全社員に「列車の遅れはお客様の信頼を裏切る」などと文書で配布していた。社内目標を具体的に例示しており、事故やミスで遅れた時間の短縮を目指す「ダウンタイムの短縮」も挙げ、「車両や設備故障などを原因とした遅れはお客様の理解を得ることはできません」と指摘した。ある中堅社員は「遅れの回復を競い合う職場の雰囲気はあったが、文書で指示されたのは初めて。大きなプレッシャー」と話す。定時運行により厳しく

なった職場で、事故は起きた。高見隆二郎運転士(28)は、直前に伊丹駅でオーバーランし、停車位置に戻るのに1分半かかった。次の尼崎駅では、運行本数の多い東海道線と合流する。昨年6月には片町線下狛駅で100以上のオーバーランを及ぼし、運転業務から一時外されるなどの処分を受けていただけに、同僚社員は「遅れを取り戻そうと、速度オーバーしたのだから」とみる。

関係者によると、同社は内規で、運転士の責任で運行が遅れた場合、減給などの処分を規定している。一方、JR東日本は、遅延の際の処分について特に規定は設けていない。JR西日本関係者は「私鉄との競争が激しいため、関西は遅延に対して厳しい」と明かす。

JR西日本は87年の国鉄分割民営化後、最高時速130キロ運転が可能な「新快速を次々と導入。私鉄路線網が充実する京阪神通勤圏で、86年度に大手私鉄5社の54%だった輸送量を、02年度には89%まで急伸させた。

福知山線も、並行する阪急宝塚線に比べ、以前は「都会の中のローカル線」と呼ばれた。しかし快速列車導入と、大阪中心部を横断する東西線や片町線に乗り入れたことで利便性が増し、乗客が増えた。

その分、ダイヤは過密化し、立教大の芳賀繁教授(交通心理学)も「運転士に対する定時運行のプレッシャーが強かったのではないかと指摘。さらに「カーブで速度を上げることに対し、運転士のリスク認識が甘かったのだろう。高速でカーブを曲がるリスクについて、会社側の教育内容も

遅延防止社内厳命

会見するJR西日本の垣内剛社長(手前)と大阪市北区の同本社で25日午後11時21分、大崎幸二写す



検証が必要だ」と話す。技術評論家の桜井淳さんは、運転士の経験の乏しさに注目する。「ベテラン運転士は直線区間でスピードを出して遅れを取り戻すが、この運転士はカーブで取り戻そうとしたのではないかと推測する。

また、西日本旅客鉄道労働組合(西労組)などによると、高見運転士は事前に急ブレーキをかけたため、車輪が止まって線路との摩擦が大きくなり、せりあがって脱線に結び付いた可能性があると推測する。

故4日前に休んだ後、1日おきに泊まり勤務を2回続け、25日は泊まり明けだった。24日は午後2時過ぎから同11時前まで運転して乗務員宿泊所で睡眠をとり、25日は午前6時48分から運転業務に就いていた。高見運転士について、西労組幹部は「持病や体調悪化などの情報は無い」と言うが、JR関係者は「オーバーランを繰り返しており、彼の健康状態についてもきちんと調べるべきだ」と主張する。03年2月にJR山陽新幹線岡山駅で所定の停止位置手前で車両が緊急停車。この運転士が重度の「睡眠時無呼吸症候群」で、居眠り運転が原因だったことなどを踏まえての指摘だ。

運転士の国家試験受験資格は20歳以上、18歳で入社した場合は駅勤務を1年、車掌を1年程度経験した後に運転、医学両適性検査を受けてから学科講習に進む。法令や運転規則、車両構造などの研修を3カ月半、受講。さらに自動車運転免許でいう、仮免段階に進み、指導教官が添乗する運転技能訓練を約4カ月間、受講する。その後、国家試験に合格して、初めて運転士となる。

また、西日本旅客鉄道労働組合(西労組)などによると、高見運転士は事前に急ブレーキをかけたため、車輪が止まって線路との摩擦が大きくなり、せりあがって脱線に結び付いた可能性があると推測する。

また、西日本旅客鉄道労働組合(西労組)などによると、高見運転士は事前に急ブレーキをかけたため、車輪が止まって線路との摩擦が大きくなり、せりあがって脱線に結び付いた可能性があると推測する。