

4/26 7利

(第31種郵便物認可) 新聞定価(消費税込)1ヵ月3250円、1部(朝刊)100円、夕刊140円

東 京 新 聞

脱線した電車の線路を調べる事故調査委員会＝26日午前10時6分、兵庫県尼崎市内で



次駅「乗り継ぎ1分」

オーバーラン 1分30秒遅れ 間に合うよう焦り?

JR福知山線の伊丹―尼崎間は、事故現場のカーブ直前までの直線の制限時速が百二十キロ。その遅れを取り戻すため、運転士にとっては「(遅れの)回復区間」とされる。一方でスピードを上げた後、カーブに間違ったという。脱線した快速電車の乗客は次駅の尼崎駅で普通電車に乗り継ぎができるが、乗り継ぎ時間はわずか一分。脱線事故を起した電車は、前駅の伊丹駅でオーバーランしたため、一分三十秒遅れて出発。一分以上遅れたら、尼崎駅での普通電車との乗り継ぎに間に合わない。運転士は乗り継ぎの間に合わせようと焦った。

脱線した快速電車の乗客は次駅の尼崎駅で普通電車に乗り継ぎができるが、乗り継ぎ時間はわずか一分。脱線事故を起した電車は、前駅の伊丹駅でオーバーランしたため、一分三十秒遅れて出発。一分以上遅れたら、尼崎駅での普通電車との乗り継ぎに間に合わない。運転士は乗り継ぎの間に合わせようと焦った。

たのでは「とJR西日本労働組合幹部は指摘する。

事故を起した高見隆二郎運転士は以前にもオーバーランで訓告処分を受けていた。処分された運転士は通常、現場から離れて十二日間にわたり教育を受ける。ある運転士は「今度、同じようなことを起したら運転士をやめます」との決意書を会社側に提出したこともあるという。

◇事故発生前後の主な電車内の動き◇

- | 時間(25日午前) | 概要 |
|-----------|--|
| 9:14 | 伊丹駅で停止位置不良発生。松下正俊車掌(42)は伊丹駅入駅時には非常スイッチを握っていたが、2車両分(約40人)行き過ぎ停止。高見隆二郎運転士(23)から車掌に停止位置を直す旨の合図を車内連絡ブザーで行う。車掌は後退する旨の車内放送 |
| 9:16 | 後退後、ドア扱いを行い発車。約1分30秒遅れ。伊丹駅発車後、運転士と車掌が車内連絡電話で事後報告の打ち合わせ |
| 9:17 | 車掌より、指令に無線で報告。伊丹駅で停止位置不良発生(後部限界表示から約8人行き過ぎ、後退後約1分30秒遅れて発車と申告) |
| 9:18 | 指令が伊丹駅停止位置不良の状況確認のため運転士を無線で2度呼び出すも応答なし。車掌は停止位置不良に対する乗客対応後、おわびの車内放送を実施。乗客からおわびの放送をするよう指摘があり、車内放送を実施 |
| 9:20-23 | 車掌より指令に連絡(無線が通じないため携帯電話で指令に報告)。急ブレーキにより停車(いきなり急制動があり、つんのめるような感覚)。車両の脱線 |

「回復運転」日常的に

遅れ時間 縮小 社員目標に掲げる

JR西日本は二〇〇八年度までの社員の実施目標として、「法令違反ゼロ」「重大事故ゼロ」と合わせ、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」を掲げ、冊子を配布していた。また、許容範囲内で遅れを回復することは、努力義務として内規に定められており、回復運転は日常的に行われていたという。

関西地区は私鉄との競合が激しく、福知山線も

前のミスもあって精神的にも追い込まれ、正直に言えなかったのでは」と話した。

大阪中心部を横断する東西線などと乗り入れし、快速列車の導入により利便性が増した。スピードアップに伴い乗客も増加したが、タイヤは過密化。「ダイヤ厳守」のプレッシャーが背景ではなにかとの指摘もあるが、JR関係者は「運転士は安全が第一と教え込まれている。回復運転のためには無謀な運転をするとは考えられない」と話す。立教大学の芳賀繁教授(交通心理学)は「日本の鉄道の定時運行は利用者にとって重要だが、大事な」と話している。