



国労米列ニュース

分会ニュース

第301号

2024年2月25日発行

発行責任者 横江 克弘

余裕時間は必要な時間

今月6日、民間放送で福知山線脱線事故を題材にした番組がありました。見られた方もおられると思いますが。

事故前入社の方は、あの当時の事を思い出されたのでは、ミスを犯すと再教育という名の日勤教育となり、その主な内容は事故の顛末書や反省文の作成、经营理念の書き写しなど事故とは関係の無いことも行われ懲罰的なペナルティー日勤そのものであった。

事故当時は、福知山線は私鉄と競合する路線でもあり会社にとって重要な路線、私鉄に勝つために取った手段が徹底的な利便性の追求で、

都市と都市を結ぶ列車を増発、高速化してスピードアップと正確な運行時間を掲げることで乗客を取り込む計画だった。スピード競争に勝つ為に、秒単位で所要時間短縮を図り、列車が走っている運転時分、停車時間、さらに何かあった時の余裕をも削減しスピードアップを図った。しかし余裕の無いダイヤ設定で遅れが常態化し、運転士は常にプレッシャーを持ちながらの乗務でもあった。

事故後は 会社は運行ダイヤも改善、全体的に余裕のあるダイヤ設定を行ったが、事故から年月が経つと事故当時を忘れたのか、

ダイヤには余裕をもたせてあるがその他の部分で時間の見直しが行われている。点検項目を見直し出区点検・折準・点呼準備時間、車掌において

は始発列車の出場時間、車発機を持たない近郊行路でも時間の見直し、などなどダイヤ改正ごとに必要な時間が削減され実乗務時間がじわじわと増やされている。

3月ダイヤ改正では

今年3月ダイヤ改正では米原列車区運転士の1日当たりの労働時間・距離が7時間10分 ↓ 7時間18分に乗務距離9.7^{km}増え、今年度の労働時間で計算（退出時間20分）すると7時間23分に

1ヶ月で約4時間、乗務距離で200^{km}弱多く乗務することに身体が持つのか安全に乗務できるのか不安になる。

国の報告書では福知山線事故の直接原因は運転士のブレーキ操作のミスとしながらも、その背景にある、JR西日本会社の体質について言及している。事故後は余裕のないダイヤは改善されましたが、近年ダイヤ改正ごとに必要な時間が削減されています。

余裕な時間こそが、安全を守るのに**必要な時間**なのではないでしょうか。



現場の判断を優先に

先日霜害による輸送障害があった。晴天の朝で気温も下がり米原でも零度を下回った。北陸線の始発列車、速度が上がらず途中駅にて折り返しとなった。運転士は河毛駅にて「これ以上の走行は厳しい途中駅で折り返したい」と指令に打診するも、近江塩津までの指示。車両は2両の室内灯が消えた状態でなんとか木ノ本駅機外まで走行した。「パタグラフ等の確認をしたので2番を」要請し進入、結局折り返し前途運転休止となった。乗客は後続列車で救済。

霜取り列車の運転については、指令においてウエザーニュースの情報を元に運転を決めているそうだが、国労は空振りでもよいので運転するように要求している。変31行路で乗務員も用意しているのに、何の為の要員確保？