試運転に隠れていた 見えない落とし穴！

7月9日、受け取り前の公式試運転列車8634A（Z52編成）の担当運転士が、運転台に試験担当で乗車していた車両課の社員や業者の担当者から減速試験のため停止ブレーキの指示があり、速度268km/hでブレーキ7ノッチを使用しキロ程308、3kmに停止しました。次に同じように加速度試験のため速度270km/hまで加速するよう指示があり、ノッチ投入したところ瞬時バッテン信号受信し速度が4km/hと低かったので停止しました。その後も運転を再開し試験運転を継続し終了後に指令にバッテン信号で停止した旨を報告しました。

ところが、担当運転士が自所に帰着すると指導科長による事情聴取があり、指導科長から「隠そうと思ったのでは？」と疑いの目でみられました。

会社は「担当運転士が、バッテン信号で停止した報告と、運転再開を指令の指示を受けなかった」ということを問題にしてきました。担当運転士は事情聴取において「新車の試験列車で加速度試験の途中だったので必要ないと思った」と言いましたが、受け入れられず日勤にされ、さらには運転士の見極め試験を行い、再教育まで指定されました。

そもそも公式試運転は新車などのテスト試験走行のため、運転台に業者や車両課社員等が乗車し、担当運転士に対して指示し、運転士はその指示に従い運転取り扱いを行います。また、速度オーバーし頭打ち試験や、故障現象を出したりいずれも試験のため業者の担当者からの指示で運転します。

今回の瞬時バッテン信号受信し停止、運転再開も試験走行中の流れの中においての一連の事象であるにもかかわらず、会社は「この場合は指令指示が必要だ」と言ってきました。

今回の事象が起きて、あらためて明らかになった事は以下の通りです。

- ・ 今回のバッテン信号受信原因は、信号の切り換わり地点（死区間）に停止したこと。
- ・ 減速試験で停止して、加速試験をする場合は指令の指示は知らない。

これまでも、受け取り前の試運転において車両故障等が発生した時（VCBトリップ等）は業者が処置し指令にも報告はならず、車両乗継通告券への記載も不要でした。また、通告券自体搭載されていないときもありました。

運転士の皆さん！知っていましたか？

このような曖昧な指導は聞いた事がないし、今まで一度もこの様なケースについて教育されたことはありません。

それにもかかわらず担当運転士にのみ責任を覆い被せてしまうことは断じて許せません。

まずは、全運転士に試運転列車における運転取り扱いを周知させることが最優先で、担当運転士に対する日勤、再教育は必要ありません。