

躊躇なく停止することこそ安全の要件だ！

「疑わしいときは手落ちなく考えて、最も安全と認められるみちを採らなければならない」皆さんご存じのように、これは安全綱領の一文です。

列車が駅に入駅あるいは発車の際は、客扱いに伴い人身事故が潜んでいます。そのため、運転士にとって特段の注意力をはらい神経を集中させなければなりません。

当然にも運転士が危険と認めたときは躊躇なく列車の停止手配を取り、事故を未然に防ぐことが、「～最も安全と認められるみち」なのです。

しかし、駅発車時の安全に対して集中する場面において、現行の取り扱いでは、瞬時に二通り（停止手配か、運転継続か）の判断を余儀なくさせられ、そのために過去幾度となく車両故障等と判断せず勘違いから列車の停止手配を取ったケースが後を絶ちません。

過去、大一運分会の組合員の場合、駅発車時に先頭ユニット VCB トリップで後ろ車両からのドン突きなど衝動があり、本人が危険と判断し列車の停止手配を取ったことを会社は一切認めず、機器取り扱い不良とされて乗務を外され「見極め試験」や「再教育」から運転士職を剥奪しました。

また最近、駅発車時にユニット一部点灯で躊躇なく停止手配を取った東二運分会の運転士が東京駅に不当にも配転されることとなりました。

そのような中で、8月7日、大二運輸所運転士の京都駅発車の際、同種の現象で停止手配を取ったことが事故扱いから突然9月29日になって無事故継続が復活（438日）するという会社の異例な対応がありました。

聞くとところによると「安全サイドに取り扱いをしたこと」と指導助役がコメントしたとのことですが、そうであるなら乗務外しや「見極め試験」や「再教育」など必要ないことになります。

過去、大一運分会組合員のケースで、組合からも会社に対し「安全サイドに取り扱ったこと」や「危ないと判断したときは、運転士の裁量にまかせ停止してもかまわないではないか」など抗議してきました。しかし、会社は一切聞く耳持たず、機器取り扱い不良だけを押し出してきました。

今回、会社が「安全サイドに取り扱いをしたこと」を認めたことから、過去の事例において運転士職を剥奪された運転士を復職させなければなりません。

また、それと同時に駅発車時は、運転士の判断で危険と認めたときに列車を停止手配し、結果的に車両故障等でも、乗務外しや「見極め試験」「再教育」を一切行わないことが、本当に危険な状態におけるところの「何も躊躇なく列車の停止手配をとること」が可能となります。

運転士が駅発車時に瞬時に発生した現象に対して「誤って列車を停止させたら制裁がある」ことが頭をよぎったら、確実に列車を停止させることに躊躇するのは必至です。

（ちなみに、JR 西日本の運転士で同種の事象があった運転士に対しての制裁は一切なく、普通に乗務をされています）・・・これだけとっても JR 西日本の方が安全に対する考え方は上のようです。

駅発車時の取り扱いは現場の運転士の裁量を重んじ、制裁は止めろ！