

申3号 多発する「考えられない」事故・事象から目を背けず、 鉄道の安全再確立と安全第一の職場風土を創り出すための緊急申し入れ 第4回交渉①

8. 2020年7月28日及び8月1日に発生した、袋田駅構内における「踏切にかかわる速度制限を超過した事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。

回答：定められた確認喚呼を失念したことが原因である。基本動作や確認喚呼の重要性について引き続き周知を図っていく。

組合：1件目、2件目の原因と背後要因は何か。

会社：1件目は制限15の喚呼を時刻とワンマンミラーに気を取られ速度超過した。制限15の喚呼を失念していて、運転の原則が守られていない。2件目は折返し時間が短くて慌ててしまった。必要のない無線機の試験を行い慌ててしまった。

組合：運転の原則とは何か。

会社：速度を守ること及び信号を守ること。

組合：定点指導時も速度超過発生したが、定点指導より添乗すべきではなかったのか。

会社：人間が立つこと（視覚）、声をかけること（耳）、で一定の効果はあったと考える。

組合：1件目は時刻に気を取られている。2件目は折返し時間が短いと言われている。折返し時間は背後要因ではないのか。

会社：折返し時間が短いとの認識にないで、背後要因とも考えない。

ヒューマンエラー防止の観点からも、「慌てない」折り返し時間は必要だ！

9. 2020年7月30日に発生した、泉駅構内における「分岐器制限速度を超過しそうな事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。

回答：定められた確認喚呼を失念したことが原因である。基本動作や確認喚呼の重要性について引き続き周知を図っていく。

組合：背後要因は何か。

会社：いわき到着後の作業が気になったことだ。

組合：当該行路は高萩での夜間休養時間が短く、ダイヤ改正の交渉でも問題にしてきた。睡眠不足が背後要因ではないのか。

会社：行路の作り、中断時間に問題があったとは思っていない。睡眠時間が短いことが背後要因とは認識していない。

組合：事象後、管理者等が添乗しているが理由は。

会社：現場では眠気あるだろうと、明け行路中心に添乗してきた。

組合：今回の事象を受けての対策は。

会社：背後要因は考え事であり、なくすことは無理。注意が必要な個所への喚起、やるべきことをしっかりやることを指導してきた。

“精神論”で安全は守れない!!

支社と現場で矛盾発生!?