

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3回交渉②

6. 2020年7月24日に発生した、館腰駅構内における「停止位置誤り」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：増ブレーキのタイミングが遅れたことにより、所定停止位置に停車することができなかったものである。早めのブレーキ扱いについて必要な周知を図っていく。

組合：原因と背後要因は何か。

会社：通常45Km/hで進入するところ、60Km/hで進入した。増しブレーキを扱ったが時期が遅れた。

組合：他に背後要因はないのか。

会社：原ノ町駅～岩沼駅まで見習いの技量試験に向けた練習運転を見ていて、突っ込んだブレーキ扱いができると過信した。

組合：会社としてどのように教育したのか。

会社：区所と相談し、本人のために原因、背後要因、対策、知識、技量不足などを教育した。

7. 2020年7月24日に発生した、南千住駅における「乗降確認ができないにもかかわらずドア扱いを行い列車を発車させた事象」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。2020年6月11日に発生した、新地駅構内における「ホームのないところでドアを開扉した事象」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：停止位置誤り発生時の取り扱いについては引き続き指導していく。

組合：お客さまの「命」にかかわる事象だが、何故ドア扱いをしたのか。

会社：乗降確認できたと本人申告している。

組合：組合として現地調査してきたが1～3号車の乗降は確認できない。また、普段的に乗務している車掌からも見えないと言われている。事象発生後に現地に行った指導員も見えないと言っている。

会社：支社としても現地確認した。全く同じ状況を再現するのは難しい。見えるところもあれば、見えないところもある。100%見えないとは言えない。

見えないのは明らかだ！「三現主義」に基づき検証すべき！！

組合：この事象以降も2件同種事象が発生している。教育・訓練がされてきたのか。

会社：土浦運輸区では10月と5月に定期訓練で停止位置不良発生時の取り扱いを指導してきたところである。

組合：5項でも議論しているが、この事象も周知がされていない。発生した事象が周知されていれば以後の2件は防げた。

周知されないことが繰り返し同事象の発生につながった！

事故・事象に真摯に向き合い、鉄道の安全再確立と 安全第一の職場風土を創り出そう！！



Jr EAST
TRANSPORT
SERVICE WORKERS
UNION

輸送サービス労組

水戸地本

JTSU-E MITO

MITO MAIL NEWS



HOMEPAGE



Twitter

2021.07.19
No. 006