



MITO MAIL NEWS

水地申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 【2月4日開催】第2回交渉(第4項継続議論から)

4. 2020年7月9日に発生した、原ノ町駅構内における「線路閉鎖中に駅扱いてこを承認した事象」とその直後に発生した「作業員が気笛吹鳴を受けた事象」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。

○会社回答○

確認すべきことや基本動作を行わなかったことが原因である。正しい作業手順について引き続き指導していく。

組合

- ・線路閉鎖と連絡員体制が混在している。**大前提は原則線閉だ。**
- ・触車防止マニュアルの観点からいうと、原則は線閉である。なぜ、連絡員体制か。
- ・「日中施工を主体とする作業等」には道床・マクラギ検査は入っておらず、触防による保安体制の優先順位からすれば線閉で計画していることは理解できる。何故、同じ作業でキャビン体制での作業が計画されたのか。問題と認識しているか。
- ・**線路閉鎖と連絡員体制が混在したことにより、作業計画と保安体制の指示が曖昧だった**という背後要因が話されている。ここについて対策は。
- ・過去の水郡線での巡回作業中に退避遅延が発生している。その対策は線閉であった経緯もある。その意味で、線閉が原則で基本。安易な段落しは良くないと捉えている。**保安体制の順位が混在するのは認められない。立ち止まるべきだ**
- ・キャビンでできるのは巡回等。当日の持ち物などをみれば線路内での修繕が予想されるため作業にあたるという認識だ。**今回の保線職場での作業は本来線閉であるべきだと認識している。保安体制の在り方をとらえ返すべきだ！**

会社

- ・線閉と連絡員体制で作業を行うことはルール上問題ない。計画段階の課題であったのは、具体的に何km～何kmは線閉、何km～何kmは連絡員体制という明確さが無かったことだ。
- ・どうしても線閉が取れない時間帯があったなどからだ。**必要な作業を限られた(列車)間合いで収める。**実際の間合いに実際の作業で落としてみて、入らないと言う事になる。
- ・問題はない。
- ・混在の時に指示・確認が出来なかったのは課題だ。それぞれの保安体制により作業計画を切ることや、保安体制が切り替わる際の作業開始の明確化などの対策行っている。
- ・**原則線閉の認識はある。**その中で、キャビンが可能ならということだ。
- ・主張は理解する。検査は作業ではない。その対立と問題意識は認識しているので、主幹と勉強していく。

「背後要因」を掴み現場実態に合った具体的対策を！
作業の効率を優先し、保安体制が混在している事は問題である
会社は保安体制の在り方についてとらえ返すべきだ！