

庫3番線でまたもや行き過ぎ03信号受信

7月19日、操縦担当者が、庫3発番線へ転線させた際、停止位置を行き過ぎ03信号を受信して停止するという事象が発生しました。今回と同様の事象は、2009年に3件、2012年に1件発生しており、今回で5件目の発生です。過去の事象の原因として会社は、行き過ぎた原因は、社員の「注意力の散漫」「意識の低下」「意識レベルの低下」としてきました。そして、今回の事象においても当該社員が「一旦停止後、起動を開始した後、他のことに気を取られ、ブレーキをかけたが03信号を受信し停止した。」と全ての責任を社員に転嫁しています。

これまで、私たち大阪修繕車両所分会は、今回のような事象が発生するたびに、停止位置目標や移動禁止表示器の移動など設備上の事も考えるべきだと設備の改善を訴えてきました。しかし、会社が立てた対策は、一旦停止後、起動を開始して、速度3Km/hでノッチオフ、「停止位置16ヨシ」の指差確認喚呼と停止位置目標の注視を義務付けたもので、ソフト面の改善（社員の注意力だけに頼るもの）でした。そして、社員の注意力に頼るだけの対策では、今回の事象を防ぐことが出来なかったことが今回改めて証明されたのではないのでしょうか？

増え続ける指差確認喚呼 指差確認喚呼だけでは事故は防げない！

7月の操縦訓練において、会社の対策が明らかになりました。会社の立てた対策は、一旦停止後、起動を開始して、速度3Km/hでノッチオフする際に「3Km/hノッチオフ」の喚呼、次に「停目注視」「停止位置16ヨシ」の指差確認喚呼をするというもので、「3Km/hノッチオフ」「停目注視」の2つの喚呼と指差確認喚呼が追加されました。対策を聞いた社員からは、「喚呼が増えただけでは事故は無くならない」「今度同じ事象が発生したら、喚呼がまた増えるのかな」と疑問の声が上がっています。

私たちは闇雲に喚呼を増やすことに反対です。それよりも事故を防止する観点から庫3番線の設備等の検証を行い、少しでも運転の妨げになるような可能性のある設備を改善すべきだと考えます。皆さんはどう考えますか？