

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 26 2010. 01. 27.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

「停止位置行過ぎ、03侵入」の業務委員会を開催！

1月21日、東海新幹線関西地本は「鳥飼基地、仕業検査庫、停止位置行過ぎ、03侵入に関する申し入れ」について、関西支社と業務委員会を開催しました。

この申し入れは、昨年6月、10月、11月と3回も仕業検査庫内で停止位置行過ぎ03侵入の発生、しかも3度とも同じ仕業検査庫3番線という偶然とは言い難い事態が発生したため、主に「事象の状況・原因の解明」「設備上の問題」「終端防護設備設置の関係」等々の安全面で問題ないのかを私たち大阪修繕車両所分会が解明するために申し入れたものです。

会社「停止位置行過ぎ、03侵入は、運転士(操縦担当者)

の基本動作の欠如、意識レベルの低下だ！」

会社は、業務委員会で停止位置行過ぎ03侵入について『運転士(操縦担当者)の基本動作の欠如、意識レベルの低下した事が原因であり、設備の問題はないと考える』と事故原因をすべて社員個人に転嫁し、設備上の問題はないとしています。

果たしてそうでしょうか？

昨年の10月、2回目の停止位置行過ぎ03侵入発生直後、事態の重大さから会社は緊急の操縦者訓練を行ない、訓練を受けた社員から『庫3番線は、移動禁止表示器と停止位置目標が重なって見える』と訴えがあがっていましたが、会社は、移動禁止表示器と停止位置目標の関係が気になる人はいなかったと回答しています。

また、昨年の3回の停止位置行き過ぎ発生以前は、このような停止位置行き過ぎの発生はほとんどありませんでした。そのために仕業検査庫に設置された終端防護設備の関係から、一旦停止から再度起動を開始し、速度(5km/h以下)に気をつけパターンに抵触しないように運転しているため、速度を気にしすぎて停止位置行き過ぎが発生したのではないかと考えられますが、これに対して会社は『因果関係は無いと考える』と回答しています。

本当に「停止位置16ヨシ！」の指差確認喚呼は対策になるのか？

以上のように会社は、原因をすべて社員個人に転嫁して、停止直前の操縦担当者が一番気を使い慎重になる時に「停止位置16ヨシ！」の指差確認喚呼を行うように強制し、これを対策としています。

大阪修繕車両所分会は、このように社員個人の責任にして、対策をも社員個人だけに強制するだけでは安全は守れないと考えます。

仮に、会社の回答のように設備上の問題がないとしても「安全の確保は輸送業務の最大の使命」との認識があれば3回も同じ番線で発生したことの異常さを考慮して、設備の改善を行うことが当然ではないでしょうか。

ましてや庫3番線は、移動禁止表示器と停止位置目標が重なって見えると訴えた社員が多くいる事を無視し、設備を改善しないという会社の姿勢は、安全に対する意識レベルの低下と言えます。

私たち修繕車両所分会は、対策を社員に強要するだけでなく、設備の改善を含んだ対策を求めます！