



2024年 6月29日
第212号

JR東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実
編集 情宣担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

「若い運転士なら教育もあるが63歳に今さら」 原因究明・再教育 放棄！？

6月24日に発生した国府津車両センターでの入換信号機冒進で、28日に面談が行われ、管理者からは「庁舎清掃はどうだ?」「なぜ信号を見なかったのか不思議でしょうがない。だから対策が見えない」「もう63歳だから、若い運転士なら教育もあるが、あと一年半か。今さら教育といっても」と原因究明による対策の構築と再教育を放棄するような発言がされました。当該運転士（エルダー出向）は直接の原因を「進路要求に対する信号所の復唱をもって信号が開いていると思い込んだ」と証言し、事象を起こしてしまったことを反省、対策を実施していくことを管理者に伝えました。また、自らの経験を緊急座談会で語り、再発防止を訴えているにも関わらず、一度のヒューマンエラーで切り捨てるような経営姿勢では、原因究明もできないばかりか、懲罰を恐れ正しい報告すらできなくなってしまいます。

分会の原因究明委員会で わかった様々な背後要因

□通常、信号所に進路構成依頼をするとすぐに進路構成されるが、この日は計画になかったキャビン体制により進路構成までにタイムラグがあった。

※「キャビン体制」とは、信号所に見張員を配置し作業者の作業状況把握と退避指示を行う方式。この日は線路冠水があり保線社員の作業があった。

□南北に1kmと広い敷地内で15両編成という長大編成の車両の入換作業が複雑に行われており、効率性を求めるため、他者の後作業を考えるとという作業実態がある。そのため、少しでも早く入換を終わらせようと焦りが生じた。

□入信冒進に気付いた後は、防護無線を発報するなど併発事故防止は良好であった。

JR東労組



No.

発行日 2024.6.27
発責 河本真治
編責 情宣担当

入信冒進から「安全」を再度考えよう

6/24(月)15:05頃、車セ構内で北6番線の入信冒進が発生、254号ポイントを割り出し、約400m先で停車、およそ3時間ほど構内入換がストップしました。今回の事象では、信号冒進に伴う脱線や衝突、人的被害がなかったことは不幸中の幸いでした。しかし分会として、今回の事故は自分自身と仲間の安全を脅かす、極めて危険な事故であったと捉えています。

分会は直ちに原因究明委員会を2回開催してきました。本人や連帯する職場の仲間も参加し、信号を見落とした原因は何だったのか掘り下げた議論を行ったところ、

- ・進路要求～起動開始まで流れでやってしまっている
- ・次作業や効率的な動きを意識することで信号への意識が薄れている

という点が出ました。他職場の仲間と議論する中で、南北1km近い敷地内で、仲間や自分の後作業のために、気を利かせたり一先手先を読みだりすることで、効率的に作業を行ってきた国府津車セ構内の特情が絡んでいることが見えてきました。作業性に意識が行くことで信号確認のメリハリがつかないまま、流れ作業になっていたと気づかされました。安全に対する価値観を再度見つめ直すきっかけの議論ができました。

私たちは事故の当事者として、次の対策を実践しようではありませんか

<運転士・誘導>

- ・信号所の進路構成が完了するまでは、着座せずに助士側で待機しよう
- ・発番線と着番線について、正対する入信の表記と進路表示を入換表でなぞろう
- ・同乗者は進路、作業内容の確認会話を積極的にしていこう
- ・転てつ器の開通は、努めて確認しよう

<信号>

- ・進路要求を受けた時、他作業で支障するときは、復唱する前に「待った」をかけよう

事故に謙虚に、真摯に向き合い、安全な職場をつくりだしていこう！

**ヒューマンエラー＝切捨てでは事故は無くならない！
責任追及から原因究明への安全哲学で真の安全をたたかいとろう！**