

またもや庫3番線で行き過ぎ03信号受信！

4月2日、構内操縦担当者が庫3番線で停止位置を行き過ぎ03受信という事象が発生しました。今回と同様の事象は、2009年6月（構内操縦担当者）、同年10月（構内操縦担当者）、同年11月（本線乗務員）とたて続けて起こっていて、社員の皆さんもよくご存じのことと思います。この事象について、私たち大阪修繕車両所分会は、会社に対して、「事象の状況・原因の解明」「設備上の問題」「終端防護設備との関係」等々の安全面で問題がないのかを解明するために申し入れを行いました。2010年1月の業務委員会で、会社は、「注意力散漫により、所定停止位置を見失った」（2009年6月）「一瞬意識が遠のいたため」（2009年10月）「一旦停止後、起動した後意識レベルが低下した」（2009年11月）などが原因であるとすべて社員に責任転嫁しました。

設備の改善もせず、社員の注意力に

頼るだけの対策では事故は防げない！

私たち大阪修繕車両所分会は、2010年1月の業務委員会で、現在設置されている停止位置目標などは0系からのもので、現在の車両との因果関係もある。移動禁止表示器が庫1番線と庫3番線だけ停止位置目標側にあり重なって見える。他の番線と同様に移動禁止表示器を移動するなど設備上のことも考えるべきだと訴えましたが、会社は何ら設備を改善することなく、対策として、一旦停止後、起動を開始し、速度3Km/hでノッチオフ、「停止位置16ヨシ」の指差確認喚呼、停止位置目標の注視を社員に義務付けました。そして、現在まで、社員の注意力に任せてきた結果、今回の事象が発生したのではないのでしょうか。このように社員の注意力だけに頼った対策では事故を防ぐことに限界があり、設備の改善が事故を防ぐ一番の近道ではないのでしょうか？

会社は、事故を防止する観点からも一つでも運転の妨げになるような設備を改善するべきです。

（裏面に申し入れ）

2012年4月11日

J R東海労新幹線関西地方本部
執行委員長 小林 国博 殿

J R東海労大阪修繕車両所分会
分会長 坂東 貞男

仕業検査庫停止位置行き過ぎ03信号受信停止に関する申し入れ

4月2日、大阪修繕車両所の操縦担当者が操縦する車両が仕業検査庫の3番線の終端の停止位置を行き過ぎ03信号を受信し停止するという事象が発生しました。このような事象は、2009年度に3回起きており、これについては関西支社と関西地本間において業務委員会を開催しましたが、会社は、すべての責任を社員に転嫁し、設備等に問題はなかったとし、対策として、一旦停止後、起動を開始し、速度3Km/hでノッチオフ、「停止位置16ヨシ」の指差確認喚呼、停止位置目標の注視を義務付けました。しかし、今回、同様の事象が発生しました。幸い終端防護設備が正常に機能し、車両の破損や設備の破損もなく、けが人も出ることなく事なきを得ましたが、一步間違えると大きな事故になることも予測されます。前回の同種の業務委員会で私たちは、現在設置されている停止位置目標などは0系からのもので、現在の車両との因果関係もある。移動禁止表示器が庫1番線と庫3番線だけ停止位置目標側にあり重なって見える、他の番線と同様に移動禁止表示器を移動するなど設備上のことも考えるべきだと訴えましたが、会社は何ら設備の改善をしないばかりか、社員の注意力に任せてきた結果が今回の事象が発生させたのではないかと考えます。社員の注意力に頼り事故を防ぐことには限界があり、設備の改善が事故を防ぐ一番の近道と考えます。よって、以下の申し入れを行いますので、早急に会社との協議をお願いします。

記

- (1) 庫3番線で発生した事象について明らかにされたい。
- (2) 今回の事象は2009年に3回連続して発生している。この時、会社は、一方的に社員に責任を転嫁し、対策を強制したが、会社が打ち立てた対策は有効であったのか明らかにされたい。また、社員の注意力だけに頼る対策で事故が防止できると考えているのか見解を明らかにされたい。
- (3) 前回、同種の業務委員会で、会社は、設備との因果関係はないと回答しているが、本当に因果関係がないのか明らかにされたい。
- (4) 因果関係がないとするなら、何故庫3番線だけ今回のような事象が発生するのか明らかにされたい。
- (5) 今回の事象が発生したことにより、社員の注意力にだけ頼る対策では事故が防げないと考えられる。設備を改善する意思があるのか明らかにされたい。
- (6) 現在の仕業庫の設備は、0系及び100系に合わせて設置されている。700系以降は、運転台が低く設計されており、運転台から見える設備は0系、100系に比べて高く見える。700系以降の車両に対応した設備に改良されたい。

以上