

繰り返される事故は懲罰的な社員管理が原因！ 東日本大震災の教訓を活かせ！

「平成27年度安全対策の推進について」経営協議会開催

本部は、4月23日「平成27年度安全対策の推進について」経営協議会を開催しました。会社から平成26年度鉄道事故等及び労働災害の発生状況、平成27年度安全関連の設備投資、運転事故防止及び労働災害防止重点実施事項について説明を受けました。この中で「鉄道運転事故は14件、輸送障害・運転障害は昨年とほぼ同数5,166件、社員の責任事故は159件の会社発足後最少。労働災害は、感電災害が1件、待避不良が2件、社員の労災は15件。また、関係会社は、圧重死亡災害、感電死亡災害2件が発生し、3年連続の死亡災害の発生となった」と説明しました。

本部は、「基本動作の徹底やルール追加、事象を発生させた当事者への懲罰的日勤教育では、職場で何も教訓が残らない。発生事象から得た教訓を活かし、施策・制度・設備投資の導入や社内環境変化・外的要因による事故を未然に防止するため、あらかじめ適切な対応を確立すること。同種事故が繰り返されるが、その対策には設備投資が必要。東日本大震災は経験を超えた甚大な被害となったことを教訓として安全対策を行うこと。大津波警報発令時に、浜名湖橋梁を運転する在来線は停止させたが、東海道新幹線は運転した。ハザードマップを上回る安全規準に改めるべき。会社は、線路の浸水が想定される地域を津波危険予想地域として運転中止の規準としているが、押し寄せる大津波に構造物は耐えるのか疑問である。土石流や土砂崩壊・落石対策は自治体に積極的に働き掛け防災対策をすること」と主張すると共に、具体的な雪害対策と東海道新幹線大規模改修工事による補強部の強度と時間的経過の検証をしていくことを迫りました。

詳細は、業務速報No.949を参照してください。

ハザードマップを上回る安全基準で対策を！
大津波に構造物は耐えられるのか！