

2023,09,27

NO. 055

申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

9月8日 第3回目団体交渉を行う! その1

前回、議論した感電事故の情報を知得したにも関わらず、
停電手配を行わなかったことに対する会社回答を受け、2項途中より議論を再開する

電力指令は輸送指令から感電事故の情報を知得し、現地の状況把握をおこなう為の確認を工事指揮者に実施した。
その際に注意喚起(2点)を行なったことをもって、停電手配は不要であると認識した。

1: 工事指揮者に対し、加圧部には触れないように注意喚起を行なった。

2: 指示があるまでは復旧作業を開始しないことを周知した。

電力指令の対応について、課題・問題の有無についてどのように認識しているのか。

速やかに停電手配を行うことが基本的取扱いだとお答えしてきたが、現地の状況を把握したうえで対応していることをもって、適切に対応されたと認識している。

確たる行動規範は

『危険と感じたら列車を止める』『危険と感じたら電気を止める』ことであり、
会社主張は行動規範そのものの意味をなさなくするものだ!

指令員が現状を把握することをもって停電手配をしなくて良いという主張であるが、ならば現状把握は具体的にしなければならない。それが電話のみでできるのかは甚だ疑問である。

ましてや事故現場はパニック状態で、指令の確認が正しく耳に入るとは考えられない。更に作業中の現地設備がどうなっているのか電話だけで全て指令が把握できるとは到底思えない。だからこそ大前提は最も安全だと認められる道【電気を止めること】停電なのである。

指令員が判断を行う上で、何が最も安全かという教育は行なっていく。安全の担保ができなければ停電させるという点は同じ考えである。

会社は「安全マネジメントの進化と変革」という言葉を多用するも現場ではその真髄が浸透していない!



安全マネジメントの脆弱性、指導責任を果たしていない証左であり、

“いのち”を守るという究極の安全を作り込む体制が未だ不十分である!

『グループ安全計画2023』の見直し時期を迎える中で、掲げた目標の実現は未だ道半ばであり、検証していくべきだ!

2023,09,27

NO. 056

申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

9月8日 第3回目団体交渉を行う! その2

3. 東京圏設備指令システム及び新幹線変電所制御監視システムを除外する根拠を明確にするとともに、社員が納得できる対策を講じるまでは、き電停止、配電停止を伴う全ての作業を中止すること。

4. 電力指令員、関係者に聞き取りを行う際には、責任追及ではなく原因究明の観点から実施し、メンタルヘルスのケアを行うこと。

東京圏設備指令システム及び新幹線変電所制御監視システムを除外したのは何故か。また、事故発生当日から一切作業を規制していないのは何故か。

当日時点で自動制御が原因であると認識していた。また、東京と新幹線は千葉で使用している自動制御とは異なり、システムの安全性が確認できた為である。

当日時点で作業を規制しないだけの根拠、現状把握ができていたにも関わらず、現場で働く社員、実際にシステムに触れる社員には何ら情報が下りてきていない。本社・支社だけが分かっていたら良いのではない。実際にシステムを取り扱うのは我々現場の社員である。本社としてしっかり説明責任を果たしていくこと。

支社と連携し、伝えるべき事柄はしっかり伝えていく。

事故が起きると安全管理よりも労務管理を強める一部の現場管理者がいる。人だけに原因を切り縮め、原因究明とはかけ離れた実態である。会社としての安全哲学・安全規範を打ち出すべきだ。本交渉を通じて見えてきた事実・課題に対し、安全向上に向けた対策を行なっていく認識一致を図ってきた。事実を正しく認識し、速やかに実施していくことを確認する。

人のみの責任にすることなく原因究明を行なって対策を施していく。事実から原因を究明し対策を打ち出していく。

SCADAシステムは安全対策として導入したものでないにも関わらず、システムに監視・判断業務を委ねてきた。更に、システムを複雑化したことによって本来の目的である【停電】がなされていないのに承認がなされ事故を招いた。**今回の事故は指令員の監視・判断業務をシステムに依存した結果が招いた事故であり、現場の検電・接地未実施のみが問題ではない!**

東京・水戸では電力指令員による停電確認をおこなっている。何故行なっているのか本社としては把握しているのか。

指令員による停電確認を実施していることは把握しているが、何故行なっているのかは把握していない。

過去の歴史を本社としても正しく把握し、好事例については展開していくことが重要である。千葉では現行、指令員による停電確認を実施しているが、究極の安全を追求して、停電確認ができるなら継続して実施するべきだ! 事故以降、要員数に変更はあるのか。

要員数の変更は無い。

システム依存体質から脱却し、安全の感性を高め、
鉄道に携わる全ての“いのち”を守るために組織強化・拡大を図っていこう!

