

申4号

「宇都宮線『古河～野木駅間』架線切断による 大規模輸送障害について」

の申し入れ

【  : 組合、  : 会社】

5月19日開催 交渉要旨その3

2. 架線の基準値をはるかに超える摩耗が発生した原因と経緯、また再発防止に向けた具体的な改善策や対策を示すこと。

(回答) 本事象においては、偏摩耗箇所と異なる張替計画を策定したことやモニタリングで以上を把握できなかったこと等が要因であると考えている。今後、検査・工事の担当者相互による計画確認や画像確認の精度を高める環境改善に取り組むとともに、必要な教育を徹底していく考えである。

● 「至近距離検査(近接検査)」を3年に1回の実施とした理由は何か？

● 社長会見では「人為的原因」と伝えられていた。人に起因する問題を取り除けば今回の事象は起きないとも取れるが、一方で経営判断による変化があった。そこに問題はなかったのか？

(対策①)

● 図面等により相互に確認するとは？

● 工事完了後の現物確認で工事計画者は立ち会わないのか？

(対策②)

● 「画像確認」を複数人で同時に見るとした理由は何か？

● 「画像確認」に必要な環境を整備とは何か？

● 「DX」の推進とは何か？

● 当該乗務員が停電状態の列車で動看しているが救済の在り方を考えるべきだ！

● 働き方、設備管理ができる体制になった。

● システムとして画像を補完するといった仕組みではなかった。AIにある程度判断できる仕組みの開発を進めて人為的なものを少しずつ取り除いていく。

(対策①)

● 当事者同士が、不具合を確認した日とは別日に確認する。

● 工事計画者は修繕検査にて自分が発注した工事が正確に行われているか確認する。

(対策②)

● 疲労等のミスがないように複数人にする。基本は2名。

● 個室等で確認、ルール化をしていく。

● 本社で開発を進めている「トロリ線摩耗支援システム」により診断するというものになる。

● 当該乗務員についても救済をしていると聞いているが、朝方になってしまった。

今回の事象の背景には、経営方針により検査方式の変更があったことは事実である！「人為的原因」として現場や個人に責任を押し付けるようなことは決して許されない！「安全」に対して一切妥協することなく、チェック機能を果たしていこう！