

2021年度 鉄道会社の社会的責任と使命である「安全で安心な鉄道輸送」の構築に向け、
申1号 安全第一の企業風土を創り出す緊急申し入れ 第2回交渉③

【運輸関係】③

3. 2021年6月13日に発生した、高萩駅における「車掌が乗務員室に入室できず最前部運転台でドア扱いを行った事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、これまでと今回発生した事象を受けての教育内容を明らかにすること。

(事象の詳細)

磯原駅にて5号車「中間ドア扱い」を行った後、忍錠をスイッチに差したまま乗務員室を鎖錠。気づかず車内巡回を行い、高萩駅到着前に忍錠が手元がないことに気づき、乗務員室扉が開錠できないため、先頭車(1号車)に向い、運転士より忍錠を借りその場で乗降扱いを行った。

(E657系・E531系の一部車両では忍錠を使用せずに乗務員扉を鎖錠出来るものに変更になっている。)

● 車掌の対応について

会社の考える原因と背後要因は

(会社)忍錠の抜き取りを失念し乗務員室を施錠したこと。ドア閉扉後に忍錠の抜き取りをしていない。また本人は1号車でドア扱いをしてはいけないことを理解していたが、リスクテイクで行ってしまった。

この事象のあるべき対応は

(会社)運転士に借りて5号車か10号車でドア扱いをするべきだったと考える。

「インロック」状態になったときを想定しての教育は

(会社)すべての事象を想定してすべからず教育を行うものではない。

「インロック」状態になったときの教育は

(会社)忍錠を1本しか携行していなければ、運転士に借りるしかない。慌てず考えて行動してもらいたい。

忍錠の携行についての統一した指導は

(会社)統一した指導は行っていない。2本携行することで紛失のリスクもある。個々の対策をしっかりと行っていただきたい

現状とすれば事象が少ない。ルールで縛るのもどうかと考える。「インロック」事象が多発すれば対策を考える。

この事象に対する訓練を引き続き行うことを求める

(会社)行っていく

この事象に対する教育訓練を引き続き行っていくことを確認。