

## 2019政策フォーラム④

### 第1セッション：職場現実を出発点とした、安全確立に向けて

#### ○浅間山噴火から考える火山対策

長野地本：バス小諸分会

私たちが運行を担当する高峰高原線は、浅間山の近くを走り、噴火警戒レベル3の噴火口から4kmの規制範囲ギリギリを走行する区間もあります。8月7日、小規模ではありますが前兆もなく浅間山が噴火しました。幸いにも運行に大きな影響はありませんでしたが、運行管理の不備が露呈されました。もしも運行中に浅間山が噴火したらどうすべきか？運転士とお客様の命を守って安全運行するためにどうすべきか、防災士の目線も交えて考えます。

活火山の近くを運行する路線。安全対策はどう  
なっているのか？

#### ○本人の証言をもとに原因究明し、鉄道員としてあるべき姿を、

ヒューマンファクターの観点から追究し対策を提起する

盛岡地本：盛岡新幹線運輸区分会(国際鉄道安全会議の提言より)

2018年9月30日、東北新幹線の運転士が、仙台駅発車後に強い眠気に襲われ、水沢江刺駅を2分遅通しました。発生当初、現場長から乗務再開に向けて、病院での身体検査が助言され、当該運転士は「重度のSAS」と診断されました。しかし、会社は「事象発生時に指令に対し、正しい報告が速やかになされなかった」として、原因を特定した上での対策と教育を実施することなく、当該運転士を11月19日付で二戸駅へ転勤させました。今回の配置転換について職場では、SASになったり、事象を発生させると配置転換とされることに恐怖感をもってしまい、「安全運行」に集中するよりも「ミスなく業務を終える」ことばかりを気にして、怯えて業務にあたっています。JR発足から今日までJR東労組は、「人間はミスをする生き物」を前提にシステム化やミスをしたときに再教育をする風土を築き上げてきました。今後、AI、IoTなどの技術革新の中で、ヒューマンエラーの対策をどのようにうちたてるべきか、「リスクマネージメント、保障は技術革新に遅れずついていけるのか。リスク管理と保障」についてのビジョンを提言します。

訂正して正しい報告をしても駄目なの？

⑤へ続く