

あぶない！中間ドア扱い②

「起きるべくして起きた」事故未遂…

これは会社体質の“問題”だ！

4月3日、土浦駅到着の上り特急列車にて「中間ドア扱い」誤りが発生した。当日、駅構内都合により上り本線(2番線)→上り1番線(3番線)へ着発線が変更となったが、1名乗務の車内改札により最後部車両に戻ることができなかった車掌は“取り扱える箇所ではない”土浦駅上り1番線で中間ドア扱いを行ってしまった。



←上り1番線

上り本線→

この事象の問題点

- 土浦駅上り1番線は、「中間ドア扱い」を行う設備(停止位置目標やITV)はない。(←画像赤○)
- 到着後、中間ドア扱いはできないと認識はあったがドアを開けてしまった。
- 発車する際、中間では信号機やレピーターは確認できないが、その場でドアを扱い、発車させた。



この事象で旅客のケガなどはなかったが、そもそも車掌が確認できる“安全の担保”はなく、「旅客転落・ドア挟まり」「赤」閉め(停止信号での発車合図)など危険要素が多くあった。

個人の問題？いや原因は“会社”にある！

団体交渉での「安全軽視」

会社は団体交渉において「(中間ドア扱いによる)安全性は低下しない」と断言しているが、明確な理由はありません。過去に発生した我孫子駅でのホームから外れた状態での中間ドア扱いや、昨年12月に発生した高萩駅での最前部運転台ドア扱いなど過去の事象からみても、安全確保にはほど遠い状況です。

業務研究での「問題すり替え」

職場の業務研究において「究極の安全の追求」として中間ドア扱いを取り上げています。これは特急列車における車掌1名乗務の“弊害”として発生している車内巡回ができなくなったことに対して「効率的に車内巡回を行うための中間ドア扱い」を積極的に行っていく会社の施策ありきのものです。しかし、車掌の声をすり替え「中間での経験が少ないため不安を感じている」として積極的に行うことを目指しています。

「経験不足」を事故原因とする“個人責任追及型”の会社体質…

しかし本当の問題は危険を冒してまで行う施策そのものだ！

今こそ立ち止まり、真の安全議論をはじめよう！