

乗務員事故再発防止要領に関わる実施状況調査

乗務員・事故再発防止教育について、「要領」が発効されてから約3ヶ月が経過しました。過去、事故後の教育は、現場長の権限でみせしめ的に、乗務停止、反省文等「再発防止」にほど遠い教育が行われるなどの実態がありました。

「要領」の発効は、「事故」は何故発生したのか、原因・分析に重点をおいた措置や事故の事実確認も「報告書」の形式で行い、教育も箇所長と指導監画調整し実施していくこととしています。再発防止教育要領の発効後、いくつかの事故と「教育」が行われています。

回答者 運転士、車掌

問1. 事故再発防止教育を受けた原因について尋ねました。速度を15km超過しました。停止位置をオーバーした人は、20m、38m、43m、50m、160mとなっています。その他には、異線進入、入換信号直下動作、出場遅延による入換失念、庫内点検を怠り後続4分遅延がありました。

問2.

「判定」された事故種別、事故内容は何ですか。

事故内容	ドア扱い不良	出場遅延	機器扱い不良
事故種別	29件 責任事故 1件 指導事故 反省事故 事故の芽 28件	8件 責任事故 指導事故 1件 反省事故 4件 事故の芽 3件	3件 責任事故 指導事故 反省事故 1件 事故の芽 2件

事故内容	信号違反	車両逸走	停止位置不良
事故種別	4件 責任事故 1件 指導事故 反省事故 1件 事故の芽 2件	1件 責任事故 指導事故 反省事故 事故の芽 1件	2件 責任事故 指導事故 反省事故 1件 事故の芽 1件

問3. 「教育」の日数については、1日が6名、2日が3名、3日が2名、4日が0名、5日が3名、6日が1名、6日以上が2名となっています。

- 問4. 「教育」は所属職場で受けた人は、**12**名、研修センターでは**7**名います。
- 問5. 事故等の原因の報告などについて、暴言・いじめ・脅迫のような言葉はあったと言う人は**1**名であり、なかったと答えた人は**23**名となっています。
- 問6. 「教育」の場での研修カリキュラムは、指導監により組まれていた。安全教育、停止位置及び行き過ぎの処置、シュミレーション行き過ぎ後退等が主である。事故の取調べに原因追求し、事故の再発防止の取組み、指導監による**1**時間の事故のメカニズムの説明教育、最後はレポートにまとめて提出区長、指導監による合議。原因について対策、過去の重大事故の映像等。コーチング方式による原因分析。規程の勉強と試験などがありました。
- 問7. レポート等は理解度の確認として簡素に表現するとしましたが、現実にはどうでしたかという問いに、改善されたと答えた人は**5**名となっています。過去と同じく反省文だと過去よりひどくなったについては、回答はありませんでした。
- 問8. 「教育」全般については、過去の内容から変化が見られると答えた人は、**6**名です。その他に、事故に対する考え方は以前と変わらないと答えた。
- 問9. 指導監の対応（指導）方は、専門的で分かりやすかった**3**名。威圧的だったと良く理解できたについては、回答なし。その他の意見として、まだ、これと言って確立されていないが短い期間で努力されていたと思う。指導監の個性で決まってくるのではないかと。現場の指導助役が行った。原因について聞かれた。と答えています。
- 問10. 研修センターの教育については、技術的に向上できたという人はゼロで、職場教育が良いと答えた日とは**1**名、専門的に教育ができたという人は**3**名となっています。
- 問11. 「教育」後の再乗務については現場長と指導監の合議によって判断されます。教育効果の再確認はありましたかの問いに、あったと答えた人は、**6**名。なかった人と、まだないという人については回答がありません。
- 問12. 「教育」の中で感じたことは、見極めで指導監、区長等が乗っているときの方が緊張した。特にありませんが、次に同じような事故を起こさないように、しっかりした知識を教えてもらいためになりました。乗務停止一日で終わりましたが、実際は以前より厳しくなってます。大きな事故リピーター事故を繰り返せば乗務員はできなくなります。私の場合は時間の管理責任事故、この次も時間に関わる事故を起こせば乗務員は「首」になるわけです。出勤遅延も駄目です。これからは凄いプレッシャーを背負っての仕事だから大変です。

以 上