

未来



全労協・郵政産業労働者
ユニオン長崎中郵支部
機関紙・「みらい」
NO. 4547
25年5月23日(金)
Tel・Fax 095-828-1953
文責 支部書記長

JR「人為的ミスは非懲戒」 事故の芽を摘む姿勢を学ぶべき

おはようございます。
日中は動く汗ばむ時季になりました。ただ涼しい日との寒暖差があります。健康に気をつけながら過ごしましょう。

2005年4月25日
JR福知山線の脱線事故が起きてから20年が経ちました。この事故では107人が死亡し500人を超える負傷者が出ました。列車が脱線し、マシジョンに衝突している映像が記憶に残っている方も多いと思います。
慰霊式では、遺族やJR西日本の役員などが犠牲者を追悼しました

4月24日、JR西日本など鉄道7社は運転士などを対象に、事故に至るケースを含む人為的なミス(ヒューマンエラー)を「非懲戒」とする報道がありました。
乗務員のミスが事故に

つながっても、故意的でなく悪意性がなければ懲戒処分にならない方針です。隠蔽防止や正確な原因の究明につながる狙いがあります。この取り組みは日本航空など航空大手が先行して始めており、鉄道会社にも今後広がっていくものと思われれます。

JR福知山線の脱線事故では、事故を起こした運転士が直前に停車駅でオーバーランするミスを起こし、車掌にオーバーランの距離を小さくして指令所に報告するように「過少申告」の依頼をしていました。

この背景には、「日勤教育」と呼ばれる、ミスを犯した社員に課される懲罰的な社員教育があったとされています。日勤教育は「ミスを自己分析させ再発防止につながるため」としつつも、反省文を書かせるなど「見せしめ」の意味が強かったと言われています。個人の責任を追究する要素があるため精神的な負担が大きく、再教育を避けたい気持ちから新たな事故につながる悪循環になってきたとも言われます。

さて、郵便局の職場では、精神的に追い詰めるような指導はおこなわれていないでしょうか。
集配営業部では誤配達でJPCに入電があると始末書の提出を求められ、対面誤配だと処分も出されます。

他にも交通事故が発生させると事故事例研究会(以下研究会)が開かれますが、壁などへの接触でも交通事故として、研究会の対象となります。昔ほどではないとはいえ、研究会は責任を問うような雰囲気から社員の精神的負担が大きく、社員からは避けたいと思われています。

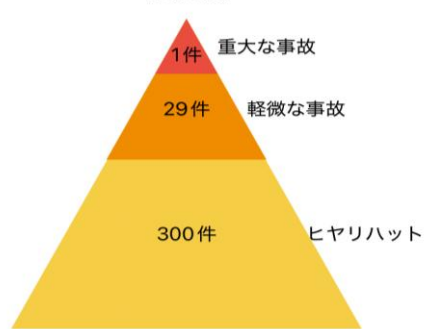
始末書の提出や研究会後々の処分を恐れて報告したくないと思い、事実を隠そうとする社員もいるのではないのでしょうか。



ミスをした人を叱りつけるだけで、ミスがなくなるわけではありません。人間は必ずミスをするヒューマンエラーを前提と

した制度を作っていくことが求められています。

ヒヤリハットの法則
1:29:300



ヒヤリハットの法則(ハイリツヒの法則)と呼ばれるものがあります。この法則では1件の重大事故の背後に、そこに至らなかった29件の軽微な事故があり、更にその背後には300件のヒヤリハットがあるとされています。

大きな事故を防ぐために、普段から小さなミスやヒヤリハットを見逃さないようにすることが不可欠です。

ヒヤリハットなどの情報をできるだけ早く集め、対策を行うことが必要です。このような取り組みを通して社員全体の安全意識を育てることで重大事故のリスクを軽減し、「事故の芽」を摘むことができます。

誤配達や誤転送・誤還付などの情報はデータ化されているでしょうか。そのデータは共有され再発防止対策は策定されているでしょうか。
誤配達の対策は「投函前の再確認」などの基本的なもの以上は難しいです。しかし共有化が出来ていれば同じ家・事業所への再度の誤配達は防げると思います。

日本郵政グループでもJR等が行う方針を取り入れて、ミスを自発的に報告しやすい環境を整え、効果的な対策・指導を行うことで、再発防止につながる体制を構築する必要があります。



もちろん自分が起こしたミスをきちんと反省し、再発させないようにするのが一番重要です。

しかし、故意や悪意のない軽微なミスは情報として集積し、安全最優先かつ高品質の業務を実践し、交通事故や二誤事故を根絶できるように活用することを求めます。

仲間と競争せず、弱い立場の人と共に団結して闘おう。

期間雇用社員の希望者全員が正社員化を。めざせ、均等待遇。なつて差別。ユニオンは労基法裁判に勝利する。

