

これって研修ですか!?

いくら順番だからって…時速300キロ怖いよう…

時速300キロの衝撃は凄く、恐怖のあまり立ち上がってしまったら触車してしまう恐れも…



2018年(平成30年)8月24日(金) 夕刊

毎 日 新 聞

JR西 新幹線時速300キロ体感研修 トンネル内頭上通過

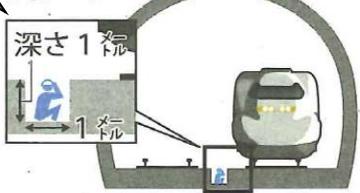
JR西日本が新幹線のトンネル内に、通常業務では線路内に立ち入らない車両検査の社員を座らせ、最高時速300キロを間近で体感させる研修をしていることが、同社や関係者への取材で判明した。同社はポルト締め付けの確認などの重要性を学ぶでもらう目的だと説明するが、労働組合や専門家には効果を疑問視する声がある。

社員「怖かった」

JR西によると、トンネル内には上りと下りの線路の間に幅約1.5メートル、深さ約1.5メートルの中央通路がある。研修は通路に数人がうすくまると、頭上の間近を通る新幹線2〜3本の風圧を体感する。2015年に福岡県のトンネル内であった部品落下事故を受けた、車両検査を担う多線合車所と同広島支所が16年2月に始めた。今年7月末現在、

小倉・博多間と広島・新岩国間で計24回実施し、車両検査の担当者約190人が体感した。50代のベテラン男性社員によると、研修は「300キロ」に近接体感研修と呼ばれる。怖いと聞いていたため、上司に行きたくないと申し出たが、「順番なので」と認められなかった。当日は2班に分かれて順にトンネルに入り、ヘルメ

トンネル内での時速300キロ体感研修のイメージ



トンネルを通過する山陽新幹線。広島県廿日市市で6月17日、本社から山田尚弘撮影

ットと防護眼鏡を着けて通路内に座り、新幹線が近づくと頭を下げた。男性社員は上下3本の線をやり過ごしたが「風圧がものすごく、ドンと押さえつけられるように怖かった。研修に何の意味があるのか」と言う。グループごとに議論し、感想を書いた。

研修のきっかけとなった事故は、15年8月8日に発生。国の運輸安全委員会の報告書によると、新幹線2面目の下部のアルミ合金製の板(幅77センチ、高さ62.5センチ)が落下して側壁

て研修は終了。別の日に研修を受けた同僚も「怖い」と話していたという。

研修のきっかけとなった事故は、15年8月8日に発生。国の運輸安全委員会の報告書によると、新幹線2面目の下部のアルミ合金製の板(幅77センチ、高さ62.5センチ)が落下して側壁

研修方法として問題

中村隆宏・関西大教授(ヒューマンエラー論)の話 労災防止のため疑わしい危険を体感させる安全教育は一般にあるが、トンネル内はリスクがゼロでなく、研修方法として問題がある。インパクトがある経験で人間は変わるという前提もいれないが、そんなに簡単にヒューマンエラーはなくなる。トンネル内で体感すること、検査の重要性を実感することは、ステップが離れすぎている。間を埋める教育がないと意味がない。

や車体側面に当たり、衝撃で3面目の乗客が負傷した。ポルトの締め付けが不十分だった可能性が高く、検査時の確認不徹底も一因とされた。男性社員は「ポルトが緩かったらどうなるか、トンネル内で速度を体感せずとも理解できる。社員を危険にさらすのは問題だ」と訴え、別の社員も「見せしめのような研修を学ぶでもらうことが目的。安全には十分配慮している」と説明する。

安全を守り、技術を継承していく上で研修も必要なことです。現地に立って様々なことを感じる、体感することは重要なことだと思いますが、このような研修方法はどのようなのでしょうか。安全の担保がない中での研修には疑問を持ちます。職場感覚を無視した企画・研修には労働組合としてもチェック機能を発揮していかなければならないと考えます。

安全を大前提とした研修等のあり方を私たちが一人ひとりが考えよう!