

「原因が特定できないから見解は出せない」 というのは安全軽視だ！

名松線落石事故の業務委員会開催

本部は7月31日、名松線落石衝突事故に関する業務委員会を開催しました。

この事故は幸い乗務員、乗客14人にケガはありませんでしたが、一步間違えると大惨事をまねくことになりかねません。この間も高山線、身延線などで落石に衝突するという事故が発生しました。組合は、過去の教訓をどう活かしているのか、現地の対策は充分であったのかなどを会社と議論しました。しかし会社は「原因が特定できない」など、安全を軽視するような発言に終始し、安全に前向きな回答を行いませんでした。

【申し入れに対する会社回答】

1. 名松線落石に衝突した事故の概要と、詳細について明らかにすること。また、事故に対する会社の見解を明らかにすること。

回答 事故種別：鉄道物損事故

日時： 平成18年6月27日（火）10時24分頃

場所： 伊勢大井～井関駅間（17K10m）

関係列車：404C列車（伊勢奥津発鳥羽駅行き）

列車影響：運休11本、遅延1本（525分）

概況： 404C列車は上記付近で落石がありこれと衝撃した。現場にて調査したところ列車の床下に巻き込まれた落石を確認した。お客様14名にケガはなかった。名松線全線で抑止手配をし、復旧作業（落石撤去、レール取り替え、枕木取り替え及び軌道整備）を行った。また、落石の発生源を確認するとともに付近の斜面の調査を行い、線路に支障する転石等がないことを確認した。18時37分当該列車は現地から推進運転にて松阪方に運転を再開した。落ちた石は軌間内に1.2×1.2×0.9m、軌間外に1.8×1.4×0.9mの計2個であった。事故原因については特定することはできない。

2. J R 東海管内における落石検知警報装置、落石防護ネットの設置状況、点検整備の状況を明らかにすること。また、同事故箇所落石検知警報装置、落石防護ネット

が設置されていたのか明らかにすること。

回答 落石対策は、定期的な点検により危険箇所の把握及び除去を行うとともに、万一落石があった場合、線路内への転落を防ぐ防護設備の設置、あるいは落石を検知し警報を発する装置などの充実に努めている。当該箇所には落石止め柵及び簡易落石止め柵が設置されていた。

3. 同種事故の再発防止に対する会社見解を明らかにすること。

回答 当該箇所は簡易落石止め対策の改良及び新設、落石防止網の新設を行う。その他の類似箇所についても当該箇所の地形的、地質的条件等により選定し落石見地網の新設を進めていく考えである。

【主なやりとり】

組合：今回の事故は一步間違えば大きな事故につながったという認識で議論を進めていく。ところで「1」の回答に対しては、組合が見解を明らかにするように申し入れているにもかかわらず、見解が出されたいないのはなぜか。

会社：原因が特定できていないので会社見解は出せない。

組合：原因を特定しようとしているのか。

会社：してきた。

組合：現在はどうなのか。

会社：現在は原因調査は行っていない。

組合：調査は行うべきだ。雨の状況はどうなっていたのか。

会社：規制値に達する降雨はなかった。

組合：「会社見解を出せない」というのは納得いかない。事態を重く見ているのか。二度と起こさないためにどうしていくのかなどという考えはあるはずだ。事故が発生したことは事実だ。「我が社に責任なし」という言い方だ。「ひだ」の落石衝突事故の時と考えが何ら変わっていない。謙虚な気持ちが入っていない。

会社：石は番号を付けて管理しているが、その石は危険な石ではなかった。平成17年7月部外の専門家が調査し、問題なしであった。現地を見ると、石が山の斜面の角度の変化でバウンドして落石止めを飛び越えて線路に入ったとも思われる。

組合：問題なしの報告後、1年も経たないうちに落ちることが問題だ。

会社：落石が起きても、石を線路に入れないことを基本に対策をしている。そのために簡易落石止め柵と落石止め柵の二重の対策として設置している。これら防護策を設置できない箇所に落石防止網を張る。

予想できなかった事態は、今後は予想できることだ

組合：落ちた石は危険な石ではなかったのか。

会社：管理はしていたが危険な石ではなかった。

組合：それでも落ちた。他にやることはなかったのか。

会社：最善だと思っていた。

組合：結果から言いたくないが、安全に「最善」はない。「最善」というなら石を取り除けば良いではないか。自然を相手にしているのだ。我々はつねに謙虚であらねばならない。

会社：安全第一で今後もやっていく。

組合：今回の事故を受けて、点検の検査周期を縮めるべきである。

会社：2年を超えない周期という現行の規程で問題ない。今回の事象をもって縮める

つもりはない。

組合：現に1年で発生した。点検検査の周期を見直すべきだ。落石箇所は特発（特殊信号発光機）が働いたのか。

会社：その場所は検知網が無いため、特発は働かない。我が社の土地ではない箇所への検知網設置はできない場合がある。

組合：運転士の感覚は特発の内方は検知できる区域という認識だ。運転士が集中してみているのは信号である。落石対策に関しても信号と連動したシステムの充実を図るべきだ。

会社は以上のような安全軽視の姿勢に終始しました。このような姿勢を許さず、職場から安全確立の闘いを強化しよう！

以 上