事故原因は、シャッター降下の際に「社員が支障の有無を確認していなかったため」と社員に責任を押しつける会社！

京都駅シャッター死亡事故に関する業務委員会開催

【申し入れに対する会社回答】

1. 事故の詳細、当日の作業工程、要員体制、設備状況などを明らかにすること。

回答 日時：平成18年3月1日23時55分頃

場所：京都駅八条口通路（1階コンコース）

概況：駅構内を巡回していた近鉄社員は、京都駅八条口コンコースのJRと近鉄の用地境界にあるシャッターに、男性が挟まれた状態となっているのを発見した。救急車の手配を行ったが、翌日1時、病院にて当該男性の死亡が確認された。当該シャッターは、定例作業としてJR東海の京都駅社員が23時45分頃降下した。当該箇所には工事による囲いが設置されており、当該社員は、シャッターと床の間の支障の有無を確認していなかった。シャッター降下作業については一人作業である。

2. 具体的な原因を明らかにすること。

回答 シャッターが閉まる際、被害者（死亡）が挟まれる位置にいたこと（推定）

及び社員がシャッターを降下させる際、支障の有無を確認していなかったため。

3. 2度と事故を起こさないための具体的な今後の対策、要員体制、設備改善などを明らかにすること。

回答 対策として、これまでもシャッターの開閉操作時は人、物等の支障のないことを確実に確認することを指導していたが、再度徹底した。シャッターの降下時には、あくまでも操作者が支障の有無を確認することが大前提である。要員体制については、お客様の安全確保ならびに快適にご利用いただく観点から、適正に行っている。当該シャッターについては現在、仮設事務所の側面として囲

うと共に、シャッターの電源を断ち、開閉できない状態としてある。当該シャッターは3月2日以降、締め切った状態で動作させていない。尚、平成19年度の耐震工事にて、安全装置付のものに改良する予定である。

当社駅設備のシャッターについては現在、465基あり、内訳は、防火シャッターが288基、管理シャッターが177基ある。これらのうち、安全装置のついているシャッターは222基である。安全装置のついていない防火シャッターについては、安全装置を順次整備していく。安全装置の義務付けは、建築基準法に基づき設置する防火シャッターで、平成17年7月の建築基準法施行令の改正により平成17年12月以降に設置したものが対象になっている。現時点において法令に違反するものはなく、動作状況も問題はない。

4. 事故に対する会社の見解を明らかにすること。

回答 駅をご利用いただくお客様が、おケガなどをされる事象については、あってはならないことである。今後とも、駅をご利用になるお客様の安全確保に努めていく。

【主なやり取り】

組合：事故発生から、9箇月たっている。何故こんなに時間がかかるのか。

会社：幹事間でも説明しているが、説明できる状態になかったということである。

組合：9箇月でこの回答内容か、踏み込んだ回答になっていない。

会社：何をもって長いというのか、9箇月にこだわらないでほしい。正確に説明するために結果9箇月かかったということ。

組合：申し入れから9箇月も労使の協議がないというこは、労使関係の軽視だ。

組合：当該箇所の人に人が寝ていることがあることを、京都駅では把握していたのか。

会社：わからない。報告も受けていない。

組合：把握していないのは、会社の管理責任である。状況を把握し、作業の際、気をつけるよう指導すべきである。

会社：降下させるときに、支障があるかを確認し、降下したあとに、きちんと降下したか確認することが大事なのである。基本動作をやっていない。

組合：危険な箇所かどうか把握していたのか、を聞いているのである。議論がかみ合わない。確認するが、今回の事故は、関係した社員がきちんと確認していれば起きなかった事故だと会社は認識しているのか。

会社：回答した通りである。

組合：京都駅と同じような箇所については、この事故を教訓としてしっかりと対策を立てるべきだ、と強く申し入れておく。

以 上