

業 務 速 報

NO. 820

2012. 8. 29

J R 東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 本橋 浩司

東静岡駅触車死亡事故で業務委員会 本人の責任追及だけにせず 抜本的な安全対策をせよ！

8月29日、本部は「東静岡駅触車死亡事故に関する申し入れ」(『申第7号』)に対する業務委員会を開催しました。

静岡支社管内で発生した触車死亡事故は、これで4件にも及びます。会社は「ルールを守っていない」「ルールを徹底する」という主張を繰り返しましたが、ルールを守らない原因や今までにない再発防止については言明しませんでした。

本部は、会社が責任をもって抜本的な安全対策を要求しました。

会社回答

1. 今回の触車死亡事故についての会社の認識を明らかにすること。

【回答】

触車に関する事故防止指導は繰り返し実施してきたところであるが、今回のような触車事故が発生したことは誠に残念である。亡くなられた方にはご冥福をお祈りしたい。グループ会社を含めて対策を取り、再発防止に努めていく。

2. 事故の詳細、当該列車及び関係列車の旅客の対応を明らかにすること。

【回答】

平成24年7月24日(火)、静岡駅のき電線支持碍子取り替え工事において、本人は中継見張員として東静岡駅構内での列車見張り業務に従事していた。午後の作業開始前、まだ工事指揮者からの見張員配置の指示を受ける前に、177k 760m付近の門扉から線路内に立ち入った。下り線を横断し、下り線路とホームの間の下り列車に背を向ける方向で神戸方に歩いていたところ、乗務員から汽笛吹鳴を受け、ホーム端に向かって走って逃げたが

触車した。

影響人員は約 1 万 4,300 名、当該列車に乗車中の旅客には降車頂き、最寄りの東静岡駅まで誘導した。

3. 事故の原因を明らかにすること。

【回答】

原因は、工事指揮者からの見張員配置の指示がある前に、当該下り中継見張員が安全を確保することなく、線路内に立ち入ったためと見られるが、詳細は調査中である。当該下り中継見張員は、線路内に立ち入った後ホームと線路の間を歩いていたところ、触車したことは事実である。

4. 再発防止の対策を明らかにすること。

【回答】

触車事故防止の基本である線路内立ち入り時の遵守事項を再徹底した。

5. 協力会社等に対する再発防止に向けた安全教育の徹底を図ること。

【回答】

請負会社において、工務関係従事員触車事故防止標準仕方書の内容を含め、必要な教育を行っている。

厳密な作業ダイヤをつくれ！

組合：死亡した見張員の年齢、所属会社、見張り作業の経歴は。

会社：年齢は47才、会社は大紘警備、経験年数は2年8ヶ月である。

組合：見張り員の作業ダイヤは。また、上下どちらの列車の見張をしていたのか。

会社：午前9時から12時まで作業を行い、午後は13時から開始する予定だった。また、下り列車の見張りである。

組合：触車事故のあった時刻は。また、見張員は労働時間内であったのか。

会社：事故は12時58分に発生した。その時間は作業開始前の時間である。打ち合わせの後、線路に立ち入ることになっている。労働時間かどうかは把握していない。

組合：休憩場所から見張りの場所に移動を開始した時は単独であったのか。

会社：1人だけ東静岡駅にいた。

組合：何人で見張作業をしていたのか。見張場所には所定は1人で移動するのか、または途中まで複数で移動するのか。

会社：現地に1人、中継は4人で、下り列車の見張りが1人である。残りの見

張員は車両区の入口にいた。移動は基本は1人で行う。

組合：所定の見張場所は具体的に何処だったのか。

会社：東静岡駅ということだけで細かい指示はない。工事現場からの距離が決められているだけだ。

組合：見張員がホームと線路の間を歩いていた原因は特定できたのか。

会社：亡くなったので知るすべがない。

組合：見張員が所定の作業場所まで移動する指定通路は、あらかじめ周知徹底されていたのか。

会社：経路は指定していない。駅設置のカメラの映像で、午前中も同じ経路を通っていたことが分かった。

組合：列車ダイヤは持っていたのか。

会社：持っていた。

組合：作業ダイヤは持っていたのか。

会社：作業ダイヤは持っていない。〇時〇分というような厳密なものはない。

組合：それでは作業が曖昧になるのではないのか。

会社：乗務員のような作業ダイヤではない。

組合：当人は以前にも作業指示がある前に作業するという事はやっていたのか。

会社：分からない。

組合：そこは徹底しなければならない。

会社：徹底はしている。

組合：工事指示者から指示の前に、見張員配置という暗黙の了解があるのではないか。

会社：それはないのではないか。

組合：ここはしっかり徹底すべきだ。

教育の充実とバックアップ対策をせよ！

組合：作業開始が13時だとすると、見張員は13時前には作業に取りかからなければならない。事故が12時58分だから、本人は13時作業開始という思い込みで現地に向かったと考えられるが、その認識はどうか。

会社：見張りの体制が整ってから本体工事に取りかかるので、それは考えられない。

組合：門扉のカギの管理はどうなっているのか。

会社：本人がカギを開けた。請負会社でもカギの管理は行っている。

組合：過去の触車事故でも、作業が1人きりになったとき発生した。1人だけにならないような対策を取るべきだ。

会社：点呼は全員で行い、細かい作業指示、打ち合わせを行っている。

組合：見張員の列車ダイヤはどのようなものか。
会社：「日別見張りダイヤ」というものである。
組合：GPSは所持していたのか。新聞には所持していないと書かれている。
会社：本体の見張員のみ所持していた。
組合：中継見張員にも持たせるべきだ。
会社：持たせる考えはない。本来、見張員は列車の存在を目視で確認する。システムを頼りすぎないようにするためだ。
組合：しかし、GPSを持っていれば事故は防げたのではないか。
会社：3つも4つもルールを守らなかったことが原因である。
組合：見張員の資格はいつ取得したのか。また、資格を与えたのは誰になるのか。
会社：平成21年11月1日で、資格はJR東海が定め、鉄道安全協会に委嘱している。
組合：安全教育はどのようにやってきたのか。
会社：適切に行った。
組合：今回は孫請けの社員である。地方では、JR東海が教育を行ったのは下請けで、孫請けまでやらないと聞いている。システム上孫請けまで出来ない仕組みなのか。
会社：孫請けの教育は、下請会社が責任を持って教育している。
組合：今回の事故を契機に、JR東海が孫請けまで教育するべきだ。
会社：それは行っている。
組合：机上の教育のみならず、現場の実践的な教育もすべきだ。例えば、作業員を列車の運転台に乗せて、工事現場を見てもらうようなことはどうか。
会社：見張員になるときは、実際に運転台に乗せて教育している。
組合：「〇〇はしてはいけない」というものではなく、最悪な場合を想定して「□□のときは〇〇せよ」というようなケーススタディーの教育も考えるべきだ。
会社：それは考えていない。
組合：ホームで監視するなら、改札口を通る指導をするべきだ。あるいは、列車に背を向けて歩かないように、入口を変えるなどの対策をするべきだ。以前は、工事が行われると汽笛吹鳴標識が設置されたが、これも必要な対策である。今回、汽笛吹鳴標識は設置されたのか。
会社：汽笛吹鳴標識の確認は取れていない。

低コスト化が招いた事故だ！

組合：JR東海の敷地内で4人も亡くなっている。会社は平成21年から低コスト化を進めている。工期内に絶対に終了させるよう協力会社に迫ること

など、安全に対するコストが削減されているのではないかと危惧している。リニアに目が向けられ、コストが下げられている。低コストは危険な行為だ。今回も低コスト化と関連していると言わざるを得ない。

会社：安全に関しては低コスト化は行っていない。安全はしっかりやっていく。

組合：そこは会社と認識が違う。

以 上