

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.1 2012年8月24日発行者：JR 東海労静岡地方本部 山本繁明

触車事故に対する申し入れ！

7月24日、東海道線東静岡構内で協力社員が特急富士川号に触車し死亡した事故で、地本は8月22日業務委員会を開催し、二度と痛ましい事故が繰り返されることの無いよう、会社に対して徹底した原因究明と、防止対策を求めました。回答と、議論の内容は以下のとおりです。

記

1. 触車死亡事故の概況を明らかにされたい。

回答：平成24年7月24日、静岡構内の起電線支持碍子取り換えのため、東静岡構内で従事していた当該中継見張員は午後の作業開始前、工事指揮者が見張員配置を指示する前に下り線路内に立ち入り、線路とホームの間を列車に背を向ける方向で神戸方に向かって歩いていたところ、接近してきた4006M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、4006M列車と触車した。

2. 触車死亡事故の原因を明らかにされたい。

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。

3. 今回の触車死亡事故を教訓にした対策を明らかにされたい

回答：線路内立ち入り責任者及び、列車見張員等の順守事項について繰り返し安全強化作業等で徹底していくとともに、安全パトロールを継続して実施し適切に指導する。具体的には、

①工事管理者等(直轄の場合は線路内立ち入り責任者)・列車見張員等に対して、事故概要の周知及び順守事項の再周知を実施した。

②工事管理者等(直轄の場合は線路内立ち入り責任者)・列車見張員等に、順守事項を点呼にて宣誓させ基本動作の体質化を図る。

③基本動作が確実に励行されていることを確認するため、安全パトロールを強化する。

連絡の徹底は出来ていたのか？

組合：当日、事故にあわれた協力社員の服装(ヘルメット、チョッキの着用)は、正当であったのか？

会社：所定のものを着用していた。

組合：工事指揮者が作業の指示(配置に着け)をする前に、本人が指定された通路以外(線路とホームの間)を勝手に歩行したとの解釈でよいか？

会社：午前中は、指示後に指定通路から立ち入っている。工事指揮者の決められた作業としては、指令に運行状況を確認した後、作業指示をするが、当人はその前に立ち入ったと聞いている。

組合：当該見張員の会社名は？

会社：大紘警備である。

組合：経験年数は？

会社：列車見張員として2年8ヶ月である。

組合：見張員に対しての、教育並びに訓練は具体的にどのようなされているのか？

会社：もともと列車見張員の資格を有している。その後2年8ヶ月を経過している。

組合：当該見張員は、JR東海の教育を受けているのか？

会社：正確に言えば、当該見張員は当社と契約していない孫請けの方なので、直接には指導、教育が出来ない。元受に対しては教育及び指導の指示をしている。

組合：元受の会社名は？

会社：アイワ電設開発である。

組合：アイワ電設開発が、責任を持って教育しているのか？

会社：年に3回、知悉度確認を行っている。

組合：当該見張員も行ってたのか？

会社：調査したところ、年に3回、知悉度確認を行っていることを確認した。基準教育3時間、実技講習1日などを実施しているがその都度確認テストに合格している。そのため、当日も作業に従事していた。

組合：当日は、支援システム(機械的な)等の活用はあったのか？

会社：それはないが、見張員用のダイヤ表を持っていた。当日はダイヤに乱れが無かったので、列車の接近は把握出来たと考える。又、午前中は工事指揮者の指示で作業したことは調査で明らかになっているが、午後の作業が始まるところで何故か指示の無い前に勝手に入ってしまったようである。

組合：昼食を摂った場所は、フェンスの外か？

会社：確認はしていないが、現地へは車で来ており気温が高い状況であったので、車内で食事を摂ったと思われる。

組合：所定の安全通路は、フェンスと線路の間をホーム先端まで歩行し線路を横断してホームに上るのが正規か？

会社：乗務員のように安全通路があるわけではないが、いわゆる5R運動で考えれば線路とホームの間を歩行することは、通常では考えにくい。

組合：回答のなかで(詳細は調査中)とあるが？

会社：会社としての調査は基本的には終了しているが、第三者機関

(運輸安全委員会)の正式な見解がでるまでとの、主旨である。

組合：3年前の沼津～三島間の事故で、安全パトロールの強化を掲げたが頻度はどのくらいか？

会社：直轄の現場の社員が、1人当たり月2回は巡回しようとして、全ての現場へ出向けるわけではないが、努力している。又この間、問題は無かった。

組合：今回の回答で「順守事項を点呼で宣誓させて、基本動作の体質化を図る」とあるが？

会社：今回の事故を踏まえて、具体的に線路へ立ち入る場合の基本動作と順守事項を徹底させるため、ハード対策として導入した。点呼のなかで宣誓することにより、自分の業務をしっかりと認識してもらうため体質化を図った。

組合：安全パトロールは、今までもあったのではないか？

会社：今までもあったが、これからはより強化する。

組合：工事指揮者の作業確認方には、問題はなかったのか？

会社：工事指揮者に問題はない。朝の点呼時において全員で打ち合わせを行い、その後に現場に向かった。それ以降は、無線及び電話等で指示を受ける。その都度、対面で指示をする決まりはない。当該見張員は、午後の作業前に指示を受けずに線路内へ立ち入ったため、触車したと思われる。午前中は、工事指揮者からの指示で出入りしている。本人が亡くなっているので、何故このような行動をとったのか解明出来ないが、

この事故を踏まえて対面による指示や、見張員を増員する考えはない。

組合：運輸安全委員会の正式な見解はいつごろ出るのか？

会社：まだ分からない。

組合：労務単価(電工 22700 円、見張員 15000 円)が、事故原因に関連していないか？

会社：先程も説明したとおり、当該見張員は孫請け会社社員であり当社から直接ではないが、しっかりとした教育と訓練を受け、資格も持っている。毎回の知悉度テストにも合格している。JR 東海に従事する見張員としての基準を満たしていると考える。労務単価が事故の要因とは考えていない。又、作業員と見張員の賃金についてはここでは議論しない。

徹底した安全対策を求める！！

組合：見張員だけ別会社なのは現場の一体感が欠けたり、意識が低下することが考えられるが、見張員は警備会社から依頼するのが通常なのか？

会社：通常であるかは分からないが、大紘警備は鉄道警備及び見張員を相当数担当している。当該見張員は、直近の 1 ヶ月は当社の見張員に従事しており、アイワ電設開発だけではなく他会社の工事にも万遍なく業務している。問題はないと考える。

組合：各職場に、注意喚起及び指導伝達を行ったのか？

会社：工務関係だけではなく、事故の翌日運輸系統でも緊急現場長

会議を開いて、職場の実態に合わせた指導を実施している。
現在行っている夏季輸送安全総点検のなかで、形骸化することのないよう取り組んでいる。

組合：平成 8 年の原駅、18 年の新居町駅、21 年の沼津～三島間、
そして今回の東静岡駅と、痛ましい触車死亡事故が発生した。
安全は輸送業務の最優先の課題であり、安全の確保があってはじめて安定輸送が実現する。安全は、労使共通認識であることを確認する。本体はもとより、JR 東海に従事する協力会社からこのような事故を二度と発生させないため、一層の事故防止対策及び再発防止対策を強く求める。

会社：了解した。尚、本日の回答は亡くなられた見張員の方の行動を、批判又は非難しているものではない。あくまでも事象の説明であり他意はないので、貴側としてもご理解願いたい。

組合：了解。

以上