

再び死亡事故発生！

繰り返される事故の連鎖を断ち切るために

原因究明委員会を強化し職場からたたかおう！

2009年9月10日1時40分、東北新幹線仙台駅構内上り線にてパートナー会社社員がトロリ線張り替え作業中に、保守用車が緊急停止し旧線のトロリ線を仮吊りしていた金具（S金）が外れ胸部を強打し、保守用車の作業台に弾き飛ばされ病院に搬送されたものの6時20分に死亡した。

お亡くなりになったパートナー会社社員のご冥福をお祈り申し上げるとともに、ご遺族の皆様に哀悼の意を表します。

私たちは昨年9月17日の黒磯駅構内の感電死亡事故、同年9月25日の八戸線侍浜～陸中夏井間で起きた挟まれ死亡事故で「相次ぐ死亡事故を我がものとし、安全確立に向け職場から闘おう！」という見解を発し、安全確立のために全組織の総力をあげて取り組むことを誓った。また、会社も「安全・安定輸送の非常事態について」を発し、事故の撲滅を訴えた。

しかし、「非常事態宣言下」にあったにも関わらず1年も経たずにまたもや死亡事故を発生させてしまった。痛恨の極みと言わざるを得ない。これは「グループ経営ビジョン2020-挑む-」や「安全ビジョン2013」などで安全を経営のトップ・プライオリティと位置づけ、グループ会社・パートナー会社の死傷事故ゼロを掲げているものの、現場の実態に合った対策がとられていない証左である。事故には必ず原因がある。個々の事故の原因を究明し、対策を講ずるべきだが、私たちが主張しているように、技術・技能レベルの低下、「責任施工」が下請け、孫請け会社にしわ寄せを強いる営利優先体質の温床に切り込めていないことが本質的な課題である。会社は即刻その本質にメスを入れるべきだ。また安全パトロールの強化など個人の責任追及では決して事故はなくならないことを会社は肝に銘じるべきである。

現在も待避誤りや、墜落事故など命を落としてもおかしくない事象が未だに連続して発生している。9月3日には山手貨物線恵比寿～渋谷間で保守用車のベルトコンベアとNEXTが接触する事故が発生、京葉線においては車両故障により変電所のブレーカーが焼損し発生したアークにより制御線を焦がし復旧に大幅な時間がかかり首都圏の輸送は大混乱した。未だに事故の連鎖が断ち切れていないのは明らかである。私たちJR東労組は、JR東日本労連組合員の死を無駄にしてはならない。今回の事故をあらためて組織事故と捉え、二度とこのような事故を起こさないためにJR東日本労連の仲間と共に安全再確立の闘いに全組合員の総力を上げて取り組もう。

今回発生した事故の原因はまだ特定されていないが、緊急停止をした保守用車は新青森開業に向け7月に導入されたばかりであり、油漏れなども発生していた。また作業方法も従来の方法とは大きく違っている。保守用車の導入にあたっての作業員への教育などが十分であったのかも疑問である。また、作業箇所はR=1000という新幹線にしては厳しいカーブであり、そのような中での作業に対する安全意識や作業体制の検証も行っていかなければならない。

これまでも厳しい議論を行ってきたが作業優先体質は打破できていない。今こそ全職場で原因究明委員会の活動を通じて、職場の問題点を確定し作業優先から安全優先への議論を巻き起こし、再発防止の対策を急がなければならない。

今回の死亡事故は決して防ぐことができない事故ではない。改めて労働組合の視点で指摘すべきは堂々と指摘し、パートナー会社と共に安全風土の再構築と「設備21」の見直しを含め安全で働きやすい職場をつくりだそうではないか！

2009年9月11日

東日本旅客鉄道労働組合