

緑の風 FAX版



JR 東労組ホームページ

No.17 2021年8月26日 JR東労組

いま現場で何が起きている？

シリーズ⑥

米坂線の事象はあわや大根原の再来！？

2011年2月1日「飯山線大根原踏切事故」とは？

大根原踏切が警報持続状態発生との連絡が入り、メンテナンスセンター社員が車2台で現地へ出動。雪に覆われた(線路の左右に2m以上)現地到着後、マイクロバスが踏切を通れなくなっていたことから、メンテナンスセンターへ在線確認を行い、遮断桿を手で上げてマイクロバスを通した。さらにその後、自動車が増えて踏切を通れないか申告があり、遮断桿を上げて自動車を通したところ列車と衝突し、自動車運転手が死亡した。



※ 2009年2月に信濃川発電所が違法取水していたことが発覚して利水権を取り消され、再獲得に向けて地元への働きかけを行い、地元の要望も踏まえて支社境界線の変更を行った結果、設備移管された。

■大根原踏切事故の背後要因を振り返る

2010年4月1日に長野支社から新潟支社へと設備移管されて、初めての冬に発生した事故です。

通常、設備移管を行う際は、両支社が1年間にわたって設備の点検保守を行うものです。それは、特に雪深く、通常は行かない設備箇所が多く、雪に埋もれた場合、設備にたどり着けない事態など、その地域独特の課題や風土もあるためです。

しかし、冬季期間の見習いなども行わないまま、支社跨ぎの設備移管が実施されました。事故当日は、土地勘がないために車のナビで現地へ向かいました。

■対策を講じる

事故後の2011年8月には踏切鳴動時に通行者(車)を通行させる際の取扱いについての改正が行われました。

「飯山線踏切事故の再発防止を求める申し入れ」の団体交渉で、設備移管にあたっては準備期間を設けて必要な整備が整った上で移管するべきだと訴えました。会社は、設備を保守するには現地に行き仕事をするための必要なこと、特状については、事前準備の中で引継ぎや教育をする必要はある、丁寧にやっていく必要はあると思っていますと回答し、引き継ぐにあたって現地を見に行くことの必要性やフォローはこれからも行っていくと回答しました。

2021年6月16日「米坂線のトンネル内で列車とレールスターが衝突する事故」が発生

線閉責任者と工事指揮者は、土地勘がない中で地図アプリを使って現地へ向かった。本来の線閉区間から25kmも離れた場所を作業場所と勘違いし、未線閉区間にレールスターを載線。作業員が列車の灯に気づいたのはわずか64m前で、トンネル内に退避箇所がないために出口までレールスターを走行させて降車し一命をとりとめた。

しかし、大根原踏切事故の教訓が活かされず…

■このような状況で安全・命を守れるのでしょうか！？

過去の教訓が活かされていれば、このような事故は起きないのではないのでしょうか。

原因究明に基づく安全議論を職場からつくり出し、事故の連鎖を断ち切ることが必要です。発生主義で、何かあれば事故の責任を当該社員に転嫁するようなことを労働組合として許してはなりません！

命を守り、仲間を守るため職場から安全議論をつくり出そう！