

ＪＲ西日本・伯備線触車死亡事故についての見解

1月24日13時18分頃、ＪＲ西日本・伯備線根雨～武庫間で保線作業中の米子保線区根雨管理室の社員7名のうち4名が、岡山発出雲市行き下り特急「スーパーやくも9号」と触車、3名が死亡、1人が負傷するという痛ましい事故が発生しました。私たちは亡くなられた社員のご冥福と、負傷された社員の一日も早いご回復をお祈りいたします。

保線区社員は道床突き固め作業中で、見張員が2名配置で先方（出雲方）と現地に配置されていましたが、反対方向を見ていたと報じられています。特急列車は先行列車に踏切支障が発生したため約15分遅れており、特急列車はすでに通過したとの勘違いの可能性も指摘されています。おりしもこの日は、2001年に山陽本線朝霧～明石間で若い保線区社員の触車死亡事故が発生した日でもありました。また、2002年11月の東海道本線塚本～尼崎間における救急隊員触車死亡事故も記憶に新しいところであり、ＪＲ西日本では触車事故が依然として後を絶たない状況です。

中国運輸局も昨日、「保線作業での事故防止を目的にしたガイドラインなどを通じて再三注意を呼びかけてきたにもかかわらず、事故が発生したことに遺憾の意を表明」「早急に原因を究明し、再発防止策と併せて文書で報告するよう求めた」と同社米子支社に対して警告書を発したとマスコミに報じられています。

ＪＲ西日本では、昨年4月の福知山線事故後、「安全性向上計画」にもとづき全力をあげてこの実現を図るとしています。しかし職場実態は、設備投資や設備改善計画での業務量増により慢性的に超勤が発生し、要員不足が常態化しています。とくに保線職場では、急な作業変更や不備事象への対応のため重い工具を持って巡回作業をさせるなど、安全性や現場実態を無視した「指導監」からの指導が横行しています。事故後、単線区間での見張りを、一方からのみではなく双方向の配置へと直ちに变更しています。こうしたことは「安全性向上計画」に基づき実施しているという施策が職場実態にそぐわず、安全な鉄道へと企業体質を変えるものでないことを示しています。

今回の事故では、線路内作業の安全確保がどのように担保されていたのかや、指令とのやりとりや現場の作業体制全体の問題など、直接要因ばかりでなく、背後要因についても厳しく検証していかなければなりません。福知山線事故でも運行優先・利益優先の企業体質が厳しく問われていますが、私たちはさらにＪＲ西会社の不安全体質に根本的なメスを入れていく必要があります。そして国鉄改革の原点をふまえ、ＪＲ各社で安全第一の企業風土を創り上げるために、会社間・単組間の垣根を越えて取り組んでいかなければなりません。

私たちは、かつての井手相談役が語った「安全は経営の課題」「経営の全責任は会社が負う」などとした労使での真摯な安全論議の否定姿勢を許さず、職場からの要求で安全な鉄道へ向けた取り組みを各傘下单組で進めてきました。その成果は見張り員の増配置や線路閉鎖工事の実現などに現われています。さらに私たちは、ＪＲ西会社による「現場社員のミス」という社員への責任転嫁を許さず、現場労働者の視点から再発防止に向けて徹底的な原因究明と対策を講じるよう、ＪＲ西労とともに取り組んでいくものです。

2006年1月26日

全日本鉄道労働組合総連合会（ＪＲ総連）