

輸送障害を起すなどいまだに心配されている

あわや大惨事！線路内に電架柱倒壊 究極の安全は掛け声だけか

4月12日の6時13分頃に山手線神田・秋葉原間において、線路に電柱が倒れ線路支障しているのを京

浜東北線の運転士が発見、すぐに抑止手配を行い、山手線電車の脱線転覆という最悪の状況を回避した事故が発生した。事故の経過や状況については新聞等でも報道されていて承知していると思うが、山手線は3分間隔で走るダイヤで大惨事にならなかったこと、また、日曜日早朝ということ、もし平日の朝だったら、

都内の交通の混乱状況を考えても運が良かったとしか言いようがない。

しかし、JR西日本の尼崎脱線事故からちょうど10年が経過し、昨年2月の回送電車が、工事用作業車と衝突し、脱線する事故から1年しか経過していないという中で運が良かったでは済まされないことは会社

も認識していると思うが、昨年の2月4日に、「グループ安全計画2018」で、「究極の安全に向けて挑戦する」と、発表した以降も、墜落や感電事故で死傷する事故が多発している。

この事故で国土交通省関東運輸局は、JR東日本会社に工事の施工内容の検証と必要な措置を求める「警告文章」を発し、重大インシデントとし運輸安全委員会の調査が入っている。

工事の施行管理体制に問題

この事故の概況は、東京電気システム工事事務所がインテグレード化工事の一環として行っている工事で、電力設備の強化として10年以上も前から首都圏中心に拡大してきている工事で、保守に手がかからず設備の簡素化ということを目玉にしてきたが、過去にも架線が切れて重大な

る設備でもある。そうした中で、明らかにになってきたことが、設計や施行体制に問題があったというような事故記事が出されている。

経験が生かされない体制

昨年に川崎での事故の際にもふれたが、2001年に実施された「設備部門におけるメンテナンス体制の再構築」合理化において、パートナー会社への工事施行について「丸投げ」の状態が作られて、一方では社員の世代交代による技術継承がうまくいかず、経験がなくてもすぐに試験に合格し上位職になっていくなど組合としても問題にしてきた。特に電気工事は現場経験もなく大きな工事を担っているのだから、たまたま現場でミスをおかす事故がおきている。今年2月に、同じインテグレード化工事の関係で、東海道線横浜・戸塚間で今回と同様の設備箇所支線側の基礎部の土砂がくずれ、架線を引き留

めているコンクリート柱が傾斜して入っているのを電力技士の国労組合員が発見し、設備の安全と列車の安定輸送に寄与したと設備部長褒賞されている。電気工事所の中ではこうした情報が共有化されていないのか。若手社員や経験不足の社員が増えていく中で安全が保たれていくのか疑問である。

問われる本社の体質

今回の事故を受けて緊急に調査、点検が一齐に指示されたが、事故があるたびに現場設備点検ということが出される。しかし、昨年末におきた総武快速線東京駅での車両故障の原因とされたトンネルの架線支持金具落下の関係で3月末までに打音触診検査が行われ、ホームの1TB支柱する支柱の折損での調査、東北新幹線白石蔵王・仙台間での電柱基礎部のコンクリート落下による同様箇所の設備調査と、今年になって同種の設備調査に何度も現場確認が行われているが、社員、パートナー会社問わず総動員されて、通常の業務に支障を及ぼし、今回も□□□□変わる指示で2週間程で報告が義務付け

職場から声を上げよう

られ、連日2〜3時間の残業を強いられ報告をせまられている。そもそも今回の事故は工事施行上の問題であり、支線等の支持物はパートナー会社、架線引留装置は社員が通常検査しているのに、異常があればすぐに報告済みになっているのである。にもかかわらず、バタバタした対応と言わざるを得ず、私たちは信用されていないんだと、管理者含めて現場は冷ややかな目で見ている者も多い。

また、「危ないと思ったら躊躇なく列車を止めろ」というが、言うこととは誰でもいえるが、現実に対応できる者が何人いるだろうか。今回の事故で関係者とされる3年目の社員や当日呼び出された助役も問われる。ようだが、気の毒に思えてならない。先にもふれたが、山手線を止めて、なお且つ何時に動かせるかも問われる。もし、指令を経由して要請しても事情が伝わるかどうか疑問である。

踏切鳴動持続時の取り扱いでも、抑止要請しても2〜30分もかかったり、緊急自動車さえも通行させず、輸送を優先する体質を変えなければ下まで浸透していかないと思う。

また、昨年から今年にかけて施設

電気関係において、待避誤り、感電事故、墜落事故というのが多発している。その事故記事を見ると、工事指揮者が若かったり、負傷している作業員が若かったりと、経験不足や知識不足があるように思えてなりません。私たちの職場においても、ますます若い社員が多くなり、若手社員だけの職場も存在している。電気協議会においても、この間、交流会や委員会でも多くの議論をし、問題などを取り上げてきたが、再度、それぞれの職場から点検・摘発の取り組みを強化し、声を上げ、要求にし、改善にむけて奮闘しよう。

第9回国電協総会開催

4月12〜13日にかけて東京晴海海員会議室において、第9回国電協全国連絡会総会が開催されました。2年に一度の総会でありませんが、今回は久しぶりに九州の仲間も参加し、全ブロックとの交流、討論がされま

した。当日が朝から山手線の電化柱倒壊の影響で都内の交通が混乱していました。総会には何の影響もなく、4時間近い討論と交流を図ってきました。電気関係の国労組合員が少なくなっている中でも、安全や技術継承、問題にできていくわけですが、JR北海道の貨物脱線事故以降、今なお保線職場では暗い雰囲気、退職していく人も出ていくということ。また、新幹線の工事等もあり、要員が少ない現状に苦慮している。また、効率化で地交線廃止や新規採用者を少なくして危険な状況が作られていると報告。東海では感電事故が3件起きていて、対策が出されてはいるが、教育が十分でなく、初歩的誤りを犯している。採用されず試験に合格し工事などを任されているが、何も知らないで打合せを行っている。3年経つと必ず関係会社に出向を経験させられる。

四国は人が少ない中で広いエリアを見ている。年齢構成上、技術継承が難しくなっている。55歳以上の賃金カットは同じ仕事をしているのに頭にくる。西日本では、福知山線脱線事故から10年、伯備線触車死亡事故から9年を経て、触車事故防

止マニュアルが変更になる。ダイヤを持たず、防護無線発報できる無線機を持たされる。過密線区と地方線区は扱いが違う。2年前に全面外注化され、若手社員だけの場合は障害対応に手間取っている。九州では、電気関係でも、鉄道部の配属にあり、業務以外のイベントへの参加や警備などを押し付けられる。若い人は課題を与えられ非番でも昼過ぎまで帰れない時もある。5年目まで研修センターで教育があり、心の病にかかる人も出てきている。(東日本については省略します)

2日間交流をしてきましたが、各会社とも共通していることは、若い人に短い期間で一人前にしようとしているが、現場の経験より、業務研究や技術開発等を重視し、試験制度ですぐ合格させるという中で、一向に技術力が上がっていかないと現状だということで、山手線の電化柱倒壊事故のようなことが増えていくような気がする。ことさらなお国労の存在意義を訴えていかなければならないと感じます。

なお、役員は高橋議長、北嶋事務長、岡部会計監査は再任されています。