

## 平成31年1月13日に発生した 函館線札幌貨物ターミナル駅構内 における運転支障についての 申し入れ交渉を行う。

本部は、2月22日、交渉を行いました。以下、報告します。

1. 今事象は、2017年12月16日に発生した千早操車場構内死亡労災の教訓が全く生かされていない事象であるが、会社の見解を明らかにされたい。

回答・触車事故に繋がりがねない危険な事象であると認識している。ルールは理解していたものの、ルールを逸脱した行動により起きた事象であり、自らに置き換えて安全行動に結び付けるよう教育や指導を継続していく必要があると考える。

2. 千早操車場構内死亡労災発生から、再発防止にむけて、関連会社・グループ会社に対し、どのように教育・訓練・周知したのかを明らかにされたい。

回答・千早操車場における社員の触車死亡事故については、発生直後から社内ルールの見直し、教育・訓練の確実な実施及び正しい作業の実行と作業実態の把握に努めてきた。また、昨年10月には、触車事故防止の新たなルールとなる「触車事故防止の指針」を制定し、社員及びグループ会社社員に周知して教育や指導を行ってきた。

---

### 3. 再発防止に向け、今後、どのように対策していくのか明らかにされたい。

3. 事象発生後、本社から通達を発信し、受託会社社員を含む全社員に事象発生を周知するとともに、当該現場では「触車事故防止の指針」の再教育及び除雪作業に関わるルールの再確認を行った。今後も、関係する社員に対して、全国各現場において「触車事故防止の指針」及び自職場で定めている要領等を基に、年1回以上の教育・訓練を継続的に実施するとともに、教育内容を習得していることを確認していくよう指導していく。

3項まとめて。

組合・まだ記憶に新しいが、2017年12月16日、千早操車場にて痛ましい死亡労災事故が起きた。グループ会社も含め、会社全体で安全対策を強化し再発防止に努めている中、2019年1月13日、札幌機関区にて危険事象が発生した。この事象は千早操車場死亡労災の教訓が全く生かされておらず、事象発生の一報を聞いた時、率直にどう思ったか。

会社・率直に残念だと思った。構内作業において、これまでもルールは決められていたが、古いものであったため、昨年10月に指針を作成し冬季に入る前に社員周知を図ってきた。当該社員も指針の中身は理解していたが、このような形になってしまった。

組合・なぜ、一人で作業をやってしまったのか。

会社・これまでも一人作業を行っており、大丈夫という過信があった。

組合・教訓が生かされておらず非常に残念である。このように一人作業を行っている職場がまだ他にもあるかもしれず、また起きるかもと危惧する。

再発防止に向け、指針が出されているが、千早操車場死亡労災から1年近く経っており遅すぎるのでは。

会社・冬季に入る前ということでこの時期となった。

組合・除雪やカンテラ設置以外にも、草刈り等の作業はある。もっと早い時期に指針を出すべきでは。

会社・もともとの通達はあり、年間計画で教育や訓練は行っている。さらに中身を見直すべきということで指針を出した。一つ間違えれば人命に関わった今回の危険事象を受け、1月15日、全国の職場に注意喚起をし、各現場においてしっかりと作業を行っているか確認してきたところである。

組合・今回の指針の教育について、見張り員の教育は年に一回以上とあるが、具体的にどのような教育を行うのか。

- 
- 会社・見張り員と作業員の区別。携行品や服装等。直前横断禁止等の当たり前作業等の確認。ルール等を守らなかった時のリスク等である。
- 組合・携行品は本社が一括して購入しているのか。
- 会社・各支社で異なるため、各支社が購入している。リスクの話になるが、物があっても、着衣しない等ということも過去にはあったため、決められたことはしっかりと遵守するよう指導していきたい。
- 組合・訓練というのは机上のみか。構内に出て実際に走行している列車で訓練を行うのか。
- 会社・各駅の細かい訓練内容まで把握してないが、可能な駅は構内に出て行うのも方法の一つである。
- 組合・構内に出て、実際に走行している列車で訓練を行うことが必要と考えるが。
- 会社・駅により事情が異なるため、訓練内容も異なる。
- 組合・見張り員は、見張り作業に対しては素人である。見張り員の指示で、作業員は待避等の行動をとる。また、列車接近の指示も人により距離感覚が違う。見張り員の責任は重く、しっかりとした訓練が必要と考えるが。
- 会社・日頃から、ポイント清掃や油さし作業等で見張り員はやっている。全くの素人とは考えていない。
- 組合・昨年10月、指針が出され、冬季に入る前に社員周知を図り、教育・訓練をするように通達したが、本社として周知が行き届いているか確認作業は行ったのか。
- 会社・各現場を一つ一つ個別には確認していない。周知し教育・訓練を実施するようにと通達を出しており、各現場で実施しているという認識である。
- 組合・今回の指針で、検修社員も見張り員の教育を受けることになった。我々の認識では、実施していない検修現場もあるのでは？である。
- 会社・確認したい。
- 組合・検修社員の中には、構内を把握していない人もいる。見張り員は命に関わる業務であり、検修社員は本当に素人である。教育・訓練はしっかりと行われたい。
- 会社・了解した。
- 組合・今回の事象は、一人作業が禁止されていることを認識しているにも関わらず、一人作業を行ってしまい招いた事象である。会社の回答に、関連会社・グループ会社にも指針の周知を図ってきたとあるが、指針はどのような中身なのか。
- 会社・貨物会社とほぼ一緒である。
- 組合・教育・訓練はどのように行っているのか。
- 会社・貨物会社の安全担当者が、関連・グループ会社の現場上司に対し教育を行い、上司が各現場に持ち帰り教育・訓練を行っている。
-

---

組合・今回の危険事象は、一つ間違えれば最悪の事態を招くものであった。また、千早操車場死亡労災再発防止に向け、全社一丸となって取り組んでいる最中に起き、非常に残念なものでもあった。現場では労災事故も多発しており、小さい労災事故の積み重ねが、やがて重大な労災事故につながる。会社は現場の声や意見を取り入れ、働きやすい職場環境作りを率先して行い、重大労災再発防止に向け鋭意に取り組んで頂きたい。私達は、基本動作を守り、安全安定輸送に努めていく。

会社・再発防止に向け、鋭意に取り組んでいきたい。

組合・確認したいが、触車事故防止指針について、第5章の異常時における現地確認・車両点検・復旧作業等を行う場合の、5-2 検修社員関係で、「貨車の一斉点検を緊急に実施する場合は、貨車が機関車と連結していないことを確認」とあるが、本線上でも切り離し作業を行うのか。

会社・確認し、回答したい。

組合・見張員の資格が、「運転従事員や構内作業などの経験がなくても出来る」ことになったが、安全サイドからみれば、危険が伴うと思うが。

会社・旅客会社は運転従事員でなくても出来る。教育を受けた者ならばよい。会社として、運転従事員でなくても出来る方向で進めている。

組合・ならば、教育訓練等をしっかりと行って頂きたい。

会社・了解した。

以 上

---