

架線下作業後の安全確認体制の構築を確認！ 岐阜(夕)駅構内列車脱線事故に対する団体交渉行う！

中央本部は2月9日、平成23年12月27日に発生した「岐阜ターミナル駅構内における列車脱線事故に対する申し入れ(申第9号)」に基づく団体交渉を行いました。主な交渉内容は以下の通りです。

1. 今回の事故に対する貨物会社の認識について

組合：今回の脱線事故は、本線を支障し貨物だけでなく旅客列車にも影響を与える結果となった。しかし、社会的影響ばかりにとらわれず安全リスクを考慮した対策を行うべきである。
会社：社会的影響は大きかったが、JR貨物として安全を最優先し、再発事故防止に向けた対応を行っていく。

2. 架線下荷役作業終了後の車両の安全確保の担保

組合：積付検査は車両を点検することにはなっておらず、フォークリフトオペレーターは今回の事故でコンテナ車を持ち上げた感覚はなかったと口述しており、安全の担保が失われたことが明らかとなった。また、着発線荷役で急ぎ作業になっていないか危惧される。安全よりも運行優先とならないよう作業時間を確保すべきである。
会社：架線下荷役作業においては、車両の入換が発生せず、列車として到着するのみであることから積付検査及びフォークリフト安全4原則で安全を担保している。今回の事故を教訓として、再発防止策を検討している。

3. 再発防止対策について

会社：再発防止策として、①荷役作業中に異常を感じたら必ず連絡・確認を行うこと。②積付検査担当及び管理者等が載線状態を確認する。(岐阜夕・静岡貨物)③東海支社管内の全現場に対して基本動作の再徹底と作業帯同による指導強化。④全国の着発線荷役等で荷役線から本線に進出する列車を対象に、載線状態に異常がないことを確認する。⑤フォークオペレーター全社員を対象に、持ち上げ脱線事故防止を目的とした緊急訓練の実施。⑥TRASE 機器の更新に合わせて、フォークリフトに異常重量を知らせる警報装置の開発。⑦荷役作業における新任者の教育・承認体制の見直しを検討している。
組合：④の載線状態に異常のないことを確認する従事者は、技術力を有した(検修経験のある)社員を配置されたい。
会社：組合の主張は理解するが、技術力を有した社員に限定した要員操配は困難であり、当面は駅社員が従事することとなる。
組合：現時点は過渡的な対策と成らざるを得ないとしても、安全を最優先すれば早急に取り組むべきである。
会社：前向きに検討したい。
「載線状態の確認体制」の詳細については、中央本部・本社間で協議後、各地方において協議を行い、安全を最優先とした職場づくりに向けて取り組むこととします。