

籠原駅火災事故 さらに悪質な事故後の対応

なぜJRは原因を明らかにしないのか？

掲示板に張られたJRの説明

【原因】

・き電線のがいしが何らかの原因で損傷し、き電線を流れる電流が漏電して、各種設備を損傷したと思われる【詳細調査中】。

【列車影響】

・運休 996 本 遅延 451 本 総遅延時分 37141 分。

【付記】

(1) 当該がいしの直近目視検査は 2015 年 5 月 19 日に実施し異常なし。なお当該がいしは、1968 年製、台帳上の取り付け年月は 1991 年となっていたが、実際に現場にいつ取り付けられたかについては調査中。

(2) 復旧作業

- ・コンクリート柱モルタル充填方式による補修
- ・至近点検及びがいし取替 20 箇所点検 (全 20 箇所取替) また 124 箇所点検を行い (19 箇所取替)。
- ・籠原駅電源切替機 4 台取替。

(3) 上記以外の損傷箇所

・列車の進路を制御する「連動装置」ほか「信号機器」が損傷 (3 箇所)、「踏切保安装置」損傷 (3 箇所)、信号機器室・通信機器室・踏切器具箱 (3 箇所)、その他多数。

JRは労働者の命をどう考えているんだ！

私たちのニュース142号で既報の籠原駅大炎上の事故には幾つもの疑問点が残ります。JRと関連会社の現場労働者の命と権利、乗客の命を守るためには敢えて言わなければならぬ事もあると思いま

す。あの火災発生時間があと2、3時間遅ければ、ホームには通勤、通学の乗客がごった返していた事でしょう。多くの人が感電死していたかもしれません。運転士や車掌もやけどを負い、感電し受傷、死傷していたかもしれません。T

TSの清掃労働者も感電死していたかもしれません。こんな大事故であったのに、JRは原因を特定したのでしょうか？ マスコミは何故重大事故の続報をしないのでしょうか？ 国土交通省、

こんならい加減な報告で済ませる気が？

JRの業務用掲示板に3月24日付の『安全速報』というものが掲示されていました(別掲)。

その内容は「き電線のがいし」が何らかの原因で損傷し、き電線を流れる電流が漏電して、各種設備を損傷したと思われる【詳細調査中】などといういい加減なものです。JRはこれらをマスコミに発表するのだろうか？ 運輸安全委員会はどう対応するのだろうか？

運輸安全委員会は調査をしたのでしょうか？ TTSはJRに対して現場労働者の安全のための申し入れをしたのでしょうか？ 団体交渉の場でTTSはJRに対して、「申し入れをする立場にない」と回答しました。労働者の命とくらしをどう考えているんだ！

JRはマスコミに対して、がいしの寿命は20年から25年と言っていました。寿命って普通製造日から数えませんか？ 製造年から既に48年経っています。100歩譲って、設置されたかもしれない1991年(JRは「台帳上は」と言っています。しかし実際の取り付け時期は「調査中」だった?)からでも既に26年が経過しています。(裏に続く)

外注化反対！ 強制出向無効確認訴訟
4月27日(水) 午前11時30分
東京地裁527号法廷

JR北海道と同じ安全崩壊だ！

事故後のJRのマスコミに対する発表では、2017年度中の交換を予定していたと言っています。2017年度と言ったら2018年3月まであるんですよ。

また緊急点検8万カ所と言っていました。籠原だけで39ヶ所のがいしを交換したそうです。こんなに多くのがいしが交換されているんです。まさしくJR北海道のレール点検数値改ざん問題と同じ構図ではないですか。

事故後も相次ぐ籠原の事故
籠原では、火災事故後も駅

合理化・外注化がもたらした事故

今回の漏電火災事故の根本原因は、2000年からのメンテナンス合理化によって、メンテナンス部門のほとんどすべてが外注化され、安全に対する責任の所在が曖昧にされてきた結果の事故だと言えます。私たちはこれからもJRと関連会社で働く労働者、命とくらしを守るために、利益優先、株主優先のJRとT

留置線のポイント不転換（ポイントが正常に作動しないこと）と、駅の上り方向への本線上のポイント不転換が相次いで発生しています。またリレー装置（ポイント切り換え等を行う電気接点）及び電気配線の交換作業が連日行われていきます。聞くところによると、この交換作業も既設のリレー、配線などのメンテナンスはJR高崎支社管内の業者でもできるが、今回のようなケーブルの張替、新設は東京の業者でないといけないとの事です。こんな事って有りですか？

TSに物申す立場で運動して行きます。皆さんも一緒にJRの安全問題を考えてください。そして少しでも不安を感じたら声を上げてください。

「ブレーカーが落ちない」
「高抵抗地絡」の問題点

今回の火災事故で誰もが疑問に思った事が有ると思います。それは、何故あれだけ長時間に渡って火花が飛び散っているのに電気が流れ続けた

のか？ 変電所の遮断器が働かなかつたのかという点です。変電所にある「故障選択装置」や「高速遮断器」は今回のように直流1500Vボルトの「き電線」が鉄製の「はり」に接触し、さらにコンクリートの柱などから地面に漏電した場合、「電気抵抗の高い場所」で短絡（ショート）が起きたために、変電所では「電車や電気機関車が力行（モーターに電力を供給して加速）している場合の電流」と判断がつかない。これを「高抵抗地絡」と言って、現場では激しい短絡（ショート）が起きているのに、変電所ではわからないまま電気を遮断できない状態が続くのです。

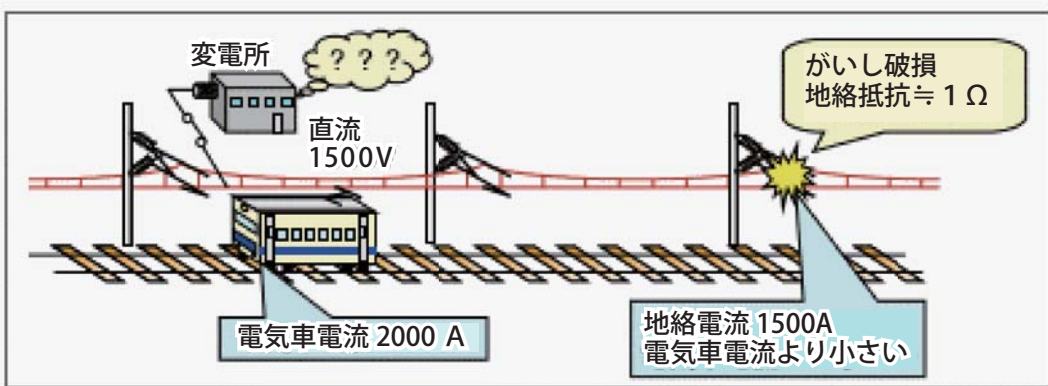


図1 高抵抗地絡

この現象が重大事故につながることは分かっており、鉄道総合技術研究所などで対策が研究されていたが、まだ実用化されていなかったそうです。ということは、要員を十分に確保して現場での点検に力を入れるべきなのですが、国鉄分割民営化以後、その要員がどんどん外注化され、減らされていたのです。

がいしの問題について

さらに、事故直前の14日からの降雨が原因となって短絡が起これたとも言われています。雨が、がいしが健全であれば、降雨による短絡は起きないのです。がいしにヒビが入っていたか、もしくは金属部品の腐食が進んでがいしに錆びた鉄粉が付着していた可能性があるということです。いずれにしてもなぜ点検で発見できなかったのかと言うことなのです。これらの現場



交換された「がいし」

作業を全面的に外注化したのが2000年からのメンテナンス合理化でした。ヒビ割れにしても、汚損にしてもメンテナンス合理化の帰結でしかないことが証明された重大事故だったので。

だから、がいしをどの業者が、いつ交換したか、そもそもいつ発注したのか否かすら実際のところは解らない（！）という恐るべき状態にまで至っていたのです。

がいしの件と、外注部門の合理化・強労働化・低賃金は一体の問題なのです。

闘って命を守ろう

こうしたJRとグループ企業の経営姿勢を変えるには、労働組合が労働組合らしい闘いを展開する以外にはありません。動労連帯は、乗客乗員の安全のため合理化反対で闘います！ 命を守るためには、原則的に闘う労働組合が必要です。ともに闘って安全な職場環境、働きやすい職場を作ります。