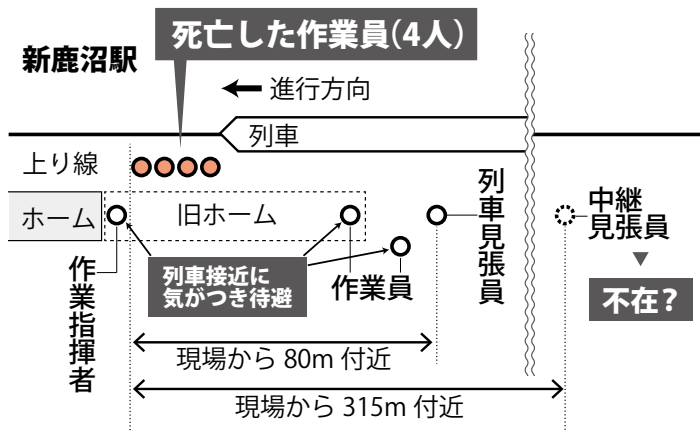


東武日光線4人死亡事故 安全破壊の外注化撤回を

新鹿沼駅での死亡事故 東武日光線



解明されていない問題点

- 列車見張員が「待避完了」の合図を出しながら、実際には待避できていなかったのはなぜか？
- 作業は昼間に行われ、列車はダイヤ通りに走っていた。見張員からの合図がなくとも、作業指揮者が待避を指示できたのではないか？
- 中継見張員は列車のドライブレコーダーに写っておらず、「作業計画に基づいた位置にいなかった」と報道されている。「不在」だったならば、作業指揮者はなぜ作業を始めたのか？
- 「作業員7人のうち3人（作業指揮者1名を含む）は列車の接近に気づいてホーム上などに待避していた」とされている。作業指揮者は待避を指示したのか？なぜ4人は待避できなかったのか？
- 「作業中だったかも不明」とされている。作業中でなかったなら、なぜ4人は線路にいたのか？
- 死亡した4名中1名は「監督役」で東武建設（東武鉄道のグループ会社）社員、ほか3名は「職業不詳」とされている。

8月20日、東武鉄道日光線で線路の除草作業を行っていた作業員が列車にはねられ、4人が死亡する事故が発生しました。深刻な事故にもかかわらず、いまだに事態の全容も明らかになっていません。

すべては業務外注化した会社の責任

一部では、「運転士がなぜ気が付かなかったのか」とも言われています。しかし、運転士は見張員の合図を確認し、警笛を鳴らして進行しています。その手順に何の落ち度もなく、運転士に責任は一切ありません。

一方、除草作業はグループ会社の東武建設に

外注化され、さらに下請け会社に外注化されていました。東武建設の社員は作業指揮者1人と死亡した監督役1人だったことが明らかになっています。

そもそも、線路の除草作業は標識を見えやすくするなど鉄道の安全を守る業務であり、保線業務の一環です。本来なら鉄道会社が自らの責任で行うべき業務です。それを「除草なら外注化して良い」と鉄道業務と安全を軽んじた結果、またも労働者が犠牲にされたのです。事故の根本的な原因は外注化です。すべての責任は鉄道業務を外注化した会社にかかっています。すべての外注化を撤回すべきです。