

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深澤 祐二殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

横浜線中山駅構内で発生した墜落死亡事故に関する申し入れ

2024年2月24日(日)11時03分頃、横浜線中山駅構内において、明け取り用ガラス窓(天窗)を踏み抜き墜落するという事故が発生しました。その直後に救急搬送されましたが、翌日墜落した作業員は帰らぬ命となってしまいました。昨年6月の内房線上総湊-竹岡駅間での感電死亡事故から1年も経たない期間で発生させてしまった死亡事故は、痛恨の極みです。徹底した原因の究明を行い、その原因に至る背後要因を掴み出しそれら全てに再発防止策を講じなければなりません。

輸送サービス労組は、これまでも繰り返し発生する事故を個人の問題として切り縮めず、真の原因究明を図るべく、職場現実から管理上の問題、教育の問題、本人の習熟度、工期、予算面、労働環境など様々な視点で議論してきました。また、いつ大きな事故が発生してもおかしくない、いつ社員・グループ会社社員の命が奪われてもおかしくない状況であることを指摘し続けてきました。しかし会社は、なぜ事故が起きてしまったのかという真の原因究明に至る前にルールの再徹底や改定を打ち出すことに固執しています。

本年に入っても、東北新幹線上野-大宮駅間で垂下した架線に新幹線が衝撃した事故と、その後の復旧作業中におけるグループ会社作業員が感電した二次災害の発生、横須賀線東京トンネル内における100kgを超えるコンクリート片が落下した事故、東北新幹線郡山駅構内のオーバーラン等、ここ数ヶ月の間に重大事故が連続して発生しており、安全対策は喫緊の課題です。

このような現状の中で「グループ安全計画2023」の最終年度を迎え、数値目標であった「グループ会社社員を含む社員の死亡事故ゼロ」は、残念ながら達成できないまま「グループ安全計画2028」が策定され関係箇所へ周知されました。そこでは「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」とし「人(ヒト)」と「機械(システム)」の関わり方の変化、「仕事」と「組織」の見直し「コミュニケーション手段」の変化、「自然災害」の激甚化・頻発化に着眼し取り組みを推進することになっています。しかしながら、昨今の事故の多発は組織事故であることを自覚し、原因究明とその裏にある背後要因から目を逸らさず、具体的な対策を打ち出していかなくては「安全計画」は絵にかいた餅と言わざるを得ません。

J R 発足後、グループ会社社員を含めた死亡事故で犠牲となった192名の尊い命を無駄にしないためにも、今こそ真の原因究明を労使で行い再発防止を策定していくことが求められています。

したがって、下記のとおり申し入れを行いますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

1. 横浜線中山駅で発生した墜落死亡事故について、作業実態、作業環境、経過、時系列を明らかにすること。また繰り返し発生している労働災害について、工事発注責任者であるJR東日本として再発防止対策を責任もって行うこと。
2. 今申し入れに対する回答は、2024年3月31日までに行うこと。また、団体交渉は2024年4月15日までに実施すること。

以 上