



JR東日本の最大の使命である鉄道の安全輸送の重要性を再認識し、 “いのち”を守る「安全・現場第一」の企業文化の確立を求める緊急申し入れ

1 項途中から再開

事故後の会社通達は曖昧かつ混乱を招くものだ！

安全第一を明確にした指導責任を問う！

第2回団体交渉開催 その2

【事故後の対策】

電力部門における架線垂下等を認めた場合の対応について（2024年1月29日付 本電283号）※以下概要

- (1) 架線垂下を認めた場合の対応
 - ・直ちに電力指令に送電を停止することを要請すること
 - ・電力指令は直ちに送電を停止すること
- (2) 架線垂下等の復旧作業における対応
 - ・架線垂下等の復旧作業において、準備段階を含めて送電された架線に接近する恐れがある場合は、停電手配を原則とすること
 - ・やむを得ず停電できない場合は、2.0m以内に立ち入らないように、復旧作業責任者は標識等の設置又は監視する人員の配置をするなどの区画を行うこと

電力部門を含めた関係社員における架線垂下等を認めた場合の対応について（2024年2月16日付 本安第193号）※以下概要

- (1) 関係社員に対し「架線垂下を認めた場合」の取扱いを新たに制定
 - ・架線の2.0m以内に決して近づかないこと
 - ・直ちに停電を実施し、復旧対応等は停電後に実施すること
- (2) (1)に加えてやむを得ず「垂下した架線の停電ができない場合」の取扱いについても制定
 - ・「安全標識類の設置」かつ「監視及び注意喚起を行う者の配置」を電力社員が実施したうえで、復旧対応等を行うこと

架線垂下を認めた場合には、近づかないことや停電は当たり前だ。

まだ事故の全容が見えていないが、位置関係からすれば架線に近づいたのは事実。感電事故防止手引きにもあるが「2.0m」という数値は以前から定められている。架線垂下を認めたら停電が前提。

作業と列車運行を分けること。

今回でいえば、機外停車を救済するためや保守用車を使用するために送電した。夏場には空調を使用するためにも送電が必要だ。本安193号には例外的な取扱いと記載している。

例外的な記載はなくすべきだ。混同が事故の原因になる。やむを得ず送電する時は作業を中断し待避する。ルールはシンプルかつ明確にするべき。

通達によって命は守られるという認識だが、意見は承る。関係箇所での議論を継続しているところであり、目に見える形にしていきたい。

第2項 安全文化について

復旧作業は「**停電**」が前提であり、事故の全容解明と継続した対策の策定について**一定の前進を確認!**

命が絶対的な価値基軸であり、安全文化を根付かせていくことについての認識は一致できると思うが、ルールがあっても正しく作業ができないことや早く再開させたいなどの思いもある。「正義の文化」の構築に向けて職場現実を把握するべきだ。

安全総点検で全ての職場ではないが、経営幹部が入り課題などを聞いている。ルールが守られなかったなど事故にも様々ある。ルールの成り立ちを考える必要がある。本質を理解することやうまくいっていること、外に目を向ける必要もある。「想定外を想像」し事故・事象を減らしたい。

今回の事故では送電された状態にも関わらず、現場に向かわせている。その時点で誰も感電すると想像していない。本質が理解されていない。

例外的な記載について一致しないが、架線に近づいたのは事実であり反省している。今回は区画もしていなくて近づける状態にあった。架線に近づかないことは同じ認識だ。**不安に感じている作業を強制させないことを確認!**

異常時対応について

今回の事故では機外停車の降車誘導までに3時間かかっている。指揮命令や統率に課題だ。

当初、情報が曖昧だったので情報を精査しつつ体制を取った。降車誘導については、新幹線線路内で作業の経験がある施設系の社員が現場に向かい、営業の社員は高架下で誘導を行った。救済までに3時間かかったのは課題であり、訓練の開催やマニュアルの改定も検討している。

異常時対応の向上については**認識一致!**

前回交渉の翌日に団体交渉で議論されなかった事故に関する情報がプレス発表されたことについて**抗議する!**

鉄道に従事する全ての人命を優先し、いのちを守る「安全・現場第一」の企業文化をつくり出そう!