



2024年5月7日  
第164号

# JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実  
編集 情宣担当  
ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp>



## 東海道線（4月26日）生見尾踏切人身事故 安全確認が取れていない状態で抑止解除した事象

# 原因究明委員会開催

4月26日に発生した東海道線生見尾踏切で発生した人身事故時に、運転士や消防、警察などが隣接する京浜東北線にまたがって作業中にもかかわらず抑止が解除された事象について、4月29日に鎌倉車両センター分会が、5月1日に国府津運輸区分会がそれぞれ原因究明委員会を開催しました。

(※事象の概要は横浜地本情報第162号参照)

≪4M4E分析≫ ※現段階の分析です。さらに掘り下げて具体的な対策の実施を求めています。



原因	対策
<b>【マン(人)】</b> <input type="checkbox"/> 当該列車の先頭15号車付近も東海道線と京浜東北線の間隔が離れていると思ひ込み。運転士以外は、線路構造を把握していない。 <input type="checkbox"/> 抑止解除の際、抑止を行った(最初に支障線区を伝えた)運転士に支障線区の確認をしていない。 <input type="checkbox"/> 運転再開時刻を気にしている。常に「早く運転再開させたい」という心理が働いている。(運行優先体質)	<b>【エディケーション(教育・訓練)】</b> ■ 現地責任者の教育・訓練の充実。特に運転士から支障線区の引継ぎを確実に行うことや列車全体を把握する必要性の教育・訓練の実施。 ■ 運転再開時刻ではなく時間を気にすることなく人命を第一に考える教育・訓練の実施。
<b>【マシーン(設備・機械)】</b> <input type="checkbox"/> 指令と現地責任者とのホットラインが繋がりにくい。	<b>【エンジニアリング(技術・工学)】</b> ■ 「人身事故時のメモ」に支障線区や線路に立ち入る社員・消防・警察等の人数の記入欄を新設。
<b>【メディア(環境)】</b> <input type="checkbox"/> 三複線(東海道上下、京浜東北南北、横須賀 AB)であった。 <input type="checkbox"/> 生見尾踏切付近は、東海道線と京浜東北線との間に空間があるが、先頭車両(15号車)付近は空間がなくなる線路構造。 <input type="checkbox"/> 夜間であったため線路が見通せない。どこがどの線路かわかりづらい。	<b>【エンフォースメント(強化・徹底)】</b> ■ 運行優先ではなく安全を第一に考える職場風土づくり。 ■ 隣接線の抑止解除の際も、各パートの責任者に情報伝達する。
<b>【マネジメント(管理)】</b> <input type="checkbox"/> 最初の現地責任者(当該運転士)が、後の現地責任者(今回の場合は駅係員)に支障線区を伝える仕組みになっていない。一方で、現地責任者(駅係員)も、当該運転士に支障線区を確認していない。 <input type="checkbox"/> 現地責任者の教育。(列車全体の把握の必要性。乗務員、消防の責任者、警察の責任者との意思疎通) <input type="checkbox"/> 列車の下回りで作業している作業員が作業中に起きている情報を知り得ない。	<b>【エグザンプル(規範・事例)】</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">             運行優先体質が横たわってるね！           </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">             運転再開を急ぐあまり、連携が取れていない。危険だね。           </div> 

原因究明委員会では、関わる社員全員が負傷者の救出や運転再開にむけて全力を尽くしたなかで、運転再開を急ぐあまり関係者間の連携が図れず、安全確認が取れていなかったことが明らかになりました。特に線路構造を把握している運転士とその他の社員との認識の違いが今回の事象に大きく起因していると推測されます。JR東労組横浜地本は、さらなる原因究明に行い、安全第一の職場風土確立に向けたたかいます！

**安全確立は私たちの中にもある「運行優先体質」とのたたかいだ！  
JR東労組横浜地本は命を最大の価値基軸に原因究明し対策を求めています！**