



2024年 6月28日
第211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/>

横地申
第41号

東海道線横浜～川崎駅間生見尾踏切での人身事故において発生した関係者が作業中に隣接線の抑止が解除された事象の原因究明を行い、運行優先ではなく安全で安心して業務に従事できる環境を求める申し入れ

2024年4月26日、東海道線横浜～川崎駅間生見尾踏切での人身事故において、対向運転士や関係者が隣接線路（京浜東北線南行）内で作業中に隣接線の抑止解除を行うという事象が発生しました。

現場の生見尾踏切付近は東海道線と京浜東北線・横須賀線との間に約10メートルの間隔がありますが、当該列車が停止した先頭車両付近は東海道線と京浜東北線・横須賀線との間隔がないという特殊な線路形状です。隣接線の抑止解除を知らされていない作業者は、当該列車の先頭車両付近にて京浜東北線南行線路内に立ち入って作業を行っていました。消防士が京浜東北線北行の起動開始を認め、作業中だった対向運転士と車両検査係が退避を促し、それぞれ抑止手配を行い、事なきを得ました。

JR東労組横浜地本は、関係する分会と共に開催した原因究明委員会から、事象の原因として、最初の現地責任者である運転士と後の現地責任者である駅係員との情報伝達や現地責任者から関係者への情報伝達に課題があることが浮かび上がってきました。また、現場では「運転再開を急ぐ空気が流れていた」との証言もあり、多くの作業者に「支障していなければ隣接線を動かしたい」という心理が働いていたことも一つの要因として見落としてはなりません。

今回の事象は、2002年11月に発生したJR西日本東海道線塚本駅構内での人身事故において負傷者の救急救助活動を行っていた消防隊員が、後続の特急列車に轢かれ1名が死亡、1名が重傷を負うという痛ましい事故を想起します。

私たちJR東労組横浜地本は、二度と同種事象を発生させないために、今回の事象を正しく原因究明し、「他山の石」として広く社員に周知するとともに、安全教育を徹底することが極めて重要だと考えます。しかし、現場からは「危険性を訴えても5分しか聞き取りがされなかった」「正しい掲示が貼られていない」「CS委員会で議論すべき」と訴えても、当事者がいなかったり結論がでない事象ばかりで今回の事象が取り上げられないなどの声があり、社員周知とは程遠い対応が散見されます。また、5月30日に産経新聞に取り上げられて以降に関係社員に再度の聞き取りを行うなどは、事象の矮小化とも捉えられかねません。

JR東労組横浜地本は、今回の事象を社員の命が奪われかねない重大な事象と受け止め、会社と議論します。

1. 2024年4月26日、東海道線横浜～川崎駅間生見尾踏切での人身事故において、対向運転士や車両検査係など関係者が隣接線路（京浜東北線南行）内で作業中に隣接線の抑止解除を行うという事象が発生したが、会社の問題意識と原因および対策を明らかにすること。
2. 人身事故発生時、最初の現地責任者である当該列車の運転士が線路形状を把握し支障線区の抑止手配を行うことから、後の現地責任者である駅係員等は、引継ぎを行う際、必ず当該列車の運転士に支障線区の確認を行うこと。
3. 現地責任者は、隣接線等の抑止解除を行う際、関係する社員、消防、警察が対象線路外に待避し安全が確保されていることを確認するとともに、関係する社員、消防、警察に抑止解除することを確実に伝達すること。
4. 人身事故発生時、関係する消防、警察等の関係者の責任者を把握するとともに、消防、警察に指揮命令系統の確立を再度要請すること。
5. 第2項、第3項および第4項の対策を確実に実行するため、「人身事故発生時のメモ」に、「支障線区」および「消防、警察等の責任者」の記述欄を追加すること。
6. 応援に駆け付ける検修社員に、緊急に列車を止める手段としてSBS無線を持たせること。
7. 今回の事象を全社員に周知するとともに、運行優先にならないよう、全社員に対し安全教育・訓練を行うこと。具体的には、総合訓練センター（久里浜）にて、駅、運転士、車掌、車両検修の4者における人身事故対応訓練を実施すること。
8. 現地責任者を担う社員に対し、総合訓練センター（久里浜）での教育・訓練（新規および定例）を必須とすること。

本日(6月28日)申し入れました。職場から安全で安心して働ける環境をつくり出そう!