



2024年12月10日
第98号

JR東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
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
12/10 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 2期日目交渉速報

申し入れ全項目終了

4月26日に東海道線生見尾踏切で発生した人身事故の際に、応援に駆け付けた車両検査係や対向列車の運転士、消防士が作業中に京浜東北線と横須賀線の抑止が解除された事象についての申し入れ、第2回交渉では、9月29日に同踏切で発生した人身事故の対応もふまえて、現地責任者、作業責任者・作業員（乗務員・検修社員含む）の情報伝達や、検修社員の列車停止手配、人身事故対応における各系統における教育、訓練などについて議論しました。

主な会社回答

- 9月2日に本社通達を受け、横浜支社通達が10月22日発出と遅くなった認識はある。4月26日の事象に対して5月18日に安全警報を発出、本社通達を受け、9月12日に「再発防止^注件名」として周知。警察や消防にも伝えてきた認識である。
- 9月29日の生見尾踏切人身事故における運転再開手順は問題なかった。
- 「人身事故発生時のメモ」は警察への効率的な情報提供のために活用を想定したものであり、早期運転再開につなげるためのもの。余白に追記することは構わない。
- 4月26日の事象では現地責任者の引継ぎ時に課題はなかった認識である。首都圏は関係本部・支社も多く「人身事故発生時のメモ」の改訂は、現時点では考えていない。
- 4月26日の事象を受け、駅では現地責任者用のチェックリストを改訂した。支障線区や作業責任者の記入欄を設けた。
- 車両センターは首都圏本部の管轄であり、検修社員にSBS無線などを所持させる計画はないと聞いている。無線は厳正な管理が求められ、コストの面もある。
- 列車の抑止と解除は対面が基本だが、止める際はあらゆる手段を使ってよい。
- 総合訓練センターにて検修社員と駅・運転士・車掌の4者合同で人身事故対応訓練を実施する計画は現時点ではない。10月に駅職場で運転勉強会の講師役を担う方を対象に、一部で検修社員を交えた人身事故対応訓練を行った。
- 隣接線の抑止解除に自信を持ってないのであれば、抑止したままでかまわない。
- 現地責任者は見張員のように資格としていない。教育であり、駅の勉強会でもできる。
- 通達の内容を遵守することで安全が守れる。

通達の遵守を連呼していましたが、**遵守事項を並べるだけで安全は確保できません！！**

※団体交渉の詳細は次号以降でお知らせします。