

業務部速報

No. 93

発行 15. 6. 9

JR東労組 業務部

鉄道利用者の安全を守り、組合員の命を守るために!

申35号 安全を第一とする鉄道事業者の責務を果たし、
繰り返し発生する重大事故に向き合い、安全風土再確立を求める!

【申し入れのポイント】

昨年発生した川崎駅構内列車脱線事故以降、乗客乗務員の命をも脅かす重大なインシデントが連続し発生しています。社会的信用を失墜させるということだけではなく、鉄道事業者にとって最も重要な安全が脅かされている事態は、乗客と業務に従事する一人ひとりの社員の命の危険をも意味するものです。

事故の連鎖がとまらない現状に向き合い、JR東日本の安全風土再確立を求め申し入れをしました。

【申し入れ全10項目】

1. 4月23日に運輸安全委員会から示された「川崎駅構内列車脱線事故 鉄道事故調査報告書」に対する見解を明らかにすること。また、鉄道事故調査報告書「5 再発防止策」の中で指摘されている事項について考え方を明らかにすること。
2. 川崎駅構内列車脱線事故を風化させることなく、再発防止に向けて事故の教訓を活かすために、これまでおこなってきたJR東日本としての取り組みを明らかにすること。
3. 4月12日に発生した山手線神田・秋葉原駅間での電化柱倒壊事故の原因と問題点を明らかにすること。
4. 電化柱の傾斜を防止するための設計基準や作業手順を明確にするのではなく、電化柱の傾斜を認めた場合の列車抑止の判断基準を設定した根拠を明らかにすること。また、電化柱の直径2本分まで抑止の必要がないとする根拠を具体的に明らかにすること。
5. 社外プレスの中で、「安全意識の再徹底と技術継承への取り組み強化」として示されている今後の取り組みについて、その具体的な内容と方法を明らかにすること。
6. 電気ネットワーク部内への「電力技術管理センター」、東京電気システム開発工事事務所内への「電力基準審査室」を設置する目的を明らかにすること。また、検査、巡回、リスク管理を適宜行うことを可能とする現業機関の体制強化を図ること。
7. 6月1日に発生した京浜東北線鶴見・新子安駅間での線閉表示板衝突事故当時の作業内容、事故発生までの時系列、原因および再発防止対策を明らかにすること。
8. 繰り返し発生する線路閉鎖誤りに対する今後の対策を明らかにすること。
9. 4月13日に判明した分岐器制限速度超過に対する会社の認識を明らかにすること。また、速度超過が発生した全ての箇所を明らかにすること。
10. 分岐器等の交換により速度制限が変更になった場合は、支社間の相互乗り入れが生じている乗務員・車両運用に鑑み、設備データ・乗務員指導の徹底について、本社として責任を持って管理・指導をおこなうこと。

全組合員のみなさん!

本来業務を重視し、安全を確保しましょう。

疑わしいときは躊躇せず列車を止めよう!!