

# 業務部速報

No. 27

発行 17. 11. 9

JR東労組 業務部

## 申9号 設備管理システムの信頼度向上、安全・安定輸送を確立するための緊急申し入れ



J R 東 労 組 申 第 9 号  
2 0 1 7 年 1 1 月 9 日

東日本旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 富田 哲 郎 殿

東日本旅客鉄道労働組合  
中央執行委員長 吉 川 英



設備管理システムの信頼度向上と、安全・安定輸送を確立するための緊急申し入れ

2017年10月23日に東北本線東鷲宮駅で発生した地絡事故では、電力設備と信号設備の復旧に約二日を要しました。復旧にあたっては、J R ・ パートナー会社が協力し、昼夜を分かたぬ体制で臨みました。

今回の停電事故と信号設備故障は、2016年3月15日に高崎線籠原駅構内において発生した事故と同一と言えます。この事故以降、設備の点検と設備管理システムのデータ精度向上、高抵抗地絡対策などが打ち出されました。しかし、今回の事故においても、設備管理システムと現物が合っておらず、現物は1980年製であるのに、システム上は1994年製となっていました。さらに、現場がガイシ交換の要望を上げて、予算の制限や優先順位の考え方から施工できていませんでした。

設備職場では、依然として業務量は高止まりし、慢性的な要員不足と過度なインフォーマル活動が相まって、本来業務に集中できない環境が作り出され、技術継承も進んでいません。さらに、事故・事象の度に職場現実を無視した調査が繰り返されており、工事についても安全品質より期日までに終わらせることが至上命題となっています。そのため、調査での見落としや、八王子支社における工事写真に関するコンプライアンス違反が発生し、盛岡支社においては36協定違反まで発生しています。加えて、インテグレート架線やポリマーガイシ等の省力化設備は、東京100km圏でも導入が完遂していません。これらのことから、J R 東日本の「安全・安定輸送」は、重大な危機に瀕していると言わざるを得ません。

鉄道事業者としての使命を果たしていくためには、今回の事故から教訓を引き出すとともに、これまでの対策や施策について、大胆に見直していかなければならないと考えます。

したがって下記のとおり申し入れますので、会社側の真摯な回答を要請します。

記

1. 東北本線 東鷲宮駅構内で発生した地絡事故について、直接的な原因と背後要因を解明するとともに、暫定対策と恒久対策を確立すること。
2. 設備管理システム導入以来解消されていないデータ乖離について、すべての件数を明らかにすること。
3. 設備管理システムについて、現物とシステムデータの乖離解消を第一の優先課題とすること。

以 上

本日申9号で、10月23日に発生した、東鷲宮駅構内におけるがいし破損事故に関して緊急申し入れを行いました。慢性的な要員不足の中で、職場現実を無視した事態や、現場に責任を押しつけるかのような事象も発生しています。安全・安定輸送を確保するために、職場の声に基づいて議論を行います！

