



ざるを得ない。

ビッグモーターでは厳しいノルマが課せられ、それが達成できないと降格・左遷人事があったことも報道された。まさに「命令と服従」の企業風土が、多くの不祥事を生んだ。その本質は「利益のあくなき追求」である。資本主義社会の中で企業が「利益の確保」だけに進むと、不正をしてまでも利益追求に走る。そして働く人にモノ言わせない「命令と服従」の職場をつくるのだ。ビッグモーターの事象は他人事では済まされない。

JR東日本のある支社の2年前の実行計画では「1円でも増収」「1円でもコストダウン」「数字にこだわらぬ」と出された。さらにコロナ禍で「変革のスピードアップ」と様々な施策が打ち出され、組織再編では「稼働」も出された。職場で進む「融合と連携」の中で「如何に稼働か」「如何にコストカットするか」という社員育成と、ジョブローテーションなどで現れる穴埋めの異動に「命令と服従」の職場実態に近づいているのではないかと危惧する。

JR東日本の「安全」が根幹から揺らいでいることに警鐘を鳴らし「責任追及から原因究明へ」の安全哲学の再確立をつくり出そう！

因究明へ」の職場風土をJR東労組からつくりだそう！

JR東労組は、経営のトッププライオリティである「安全」が単なる掛け声になっていると警鐘を鳴らしてきた。6月16日の内房線・上総湊～竹岡駅間における感電死亡事故から2カ月しか経たないにも関わらず、8月5日、東海道線・大船駅構内で走行中の電車が電化柱と衝突する事故が発生した。平日の通勤時間帯だった、電化柱がもつと傾いていたらなど、大惨事となってもおかしくない重大事故である。関東運輸局からも事故の原因究明と再発防止、またお客さま救済についての検証と、必要であれば適切な措置を講じることを「警告書」が出された。

■乗務員とお客さまの「命」を奪いかねない重大事故発生！

8月5日21時24分頃、東海道線・大船駅構内において電車と電化柱が衝突する、命を奪いかねない重大事故が発生しました。運転士ならびに怪我や体調を崩されたお客さまにあらためてお見舞い申し上げます。そして事故発生から明け方まで復旧作業に携わった皆さん、お客さまの避難誘導や案内など多くの組合員・社員が経験したことがない事態に懸命に奮闘して頂いたことに中央本部として深く感謝と御礼を申し上げます。

■国交省から重大インシデントに指定

今回発生した事故は、国土交通省から重大インシデントに指定され、約25万本もの電化柱の緊急点検を実施し、対策を講じた2015年4月12日発生の上野線・神田～秋葉原間の電化柱倒壊事故を彷彿させるものであり、お客さまや乗務員の命を奪いかねない重大事故です。

当該の電化柱は1980年頃に設置されており、取換周期は60年に一度、外観検査（3年に一度）や車内からの巡視でも異常がなかったとされていますが、走行する列車からの目視や画像などで日頃から全ての電化柱や架線をチェックすることが可能なのかなど、いま一度検証していかなければなりません。

コロナ禍も相まって「使えるものは使え」、また施策によって「CBMを導入しても要員が減っている」、一人に対する業務量は増えている「施策で新しい職場に転勤したばかりで不慣れなまま巡回している」という声もあります。この電化柱衝突事故に対する対策を8月10日までの緊急点検結果と原因調査だけに済ませることなく、職場で働く組合員・社員の率直な思いや現実に学び、根本的な解決につなげなければ事故の連鎖は止まりません。

■「安全」が根幹から揺らいでいる

「安全は経営のトッププライオリティー」と会社はいうものの、「安全」が根幹から揺らいでいると言わざるを得ない事態が各地で多発しています。

6月16日内房線・上総湊～竹岡間で発生したパートナー会社社員の感電死亡事故、7月24日には「大崎駅構内の信号装置故障」、7月29日には「尾久駅構内ケーブル火災」、ジェイアールバス関東では、車両の車検が切れたまま運行した事象も発生しています。

さらには「線路内拾得物の取扱い誤り」「線路内直前横断」で列車が非常停車するなど、組合員・社員の命にかかわる重大な問題も多発しています。

設備部門で働く組合員・社員はもとより、乗務員・車両メンテナンス・営業・かんり・きかく・医療部門で働く全ての系統や職場で安全を最優先にした体制が構築されているのか、いま一度振り返らなくてはなりません。

発生した事象には必ず背後要因があり必然性があります。ビッグモーターで発生していることは決して他人事では済ませるべきではありません。要員の穴埋め的な転勤懲憑、ミスに対して「次はないぞ」と精神的に追い詰めてミスをすれば転勤、懲罰的日勤教育など責任追及では事故はなくなりません。

中央本部は本事故の徹底した原因究明をもとに真の対策を打ち立て、JR東日本グループの危機的な状況乗り越え安全を守るため、8月9日に緊急申し入れを本社に提出しました。

■全組合員の皆さん！

職場からのたたかいで安全議論を巻き起こし、「不安や危険と感じたら直ちに列車をとめる」「責任追及から原因究明へ」の安全哲学の再確立に向けて奮闘しようではありませんか！ JR東労組に結集を呼びかけ、現場で働く仲間と共に「命」を最大の価値基盤に、安全第一のJR東日本を創り上げていきましょう！

東海道線・大船駅構内で電車と電化柱が衝突する重大事故発生！



中央本部は、徹底した原因究明をもとに真の対策を打ち立てるために

申5号 緊急申し入れ提出！

JR東労組申5号
2023年8月9日

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 田澤 祐二 様

東日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員長 佐藤 英 様

東海道線・大船駅構内 電車と電化柱が衝突した重大事故に関する緊急申し入れ

2023年8月5日、東海道線・大船駅構内において、高9974号列車が走行中に電化柱と衝突する重大な事故が発生しました。運転士ならびに3名のお客さまが怪我をされ、9名のお客さまから気分が悪くなったと申告されています。8月6日8時に東海道線は全面運転再開しましたが、約15万人に影響しました。国土交通省関東運輸局からは、「乗客・乗務員が負傷する鉄道人身傷害事故が発生」「利用者にも多大な影響を与えたことは誠に遺憾」とあるように、事態を重く見て「鉄道の安全・安定輸送の確保について（警告）」が発出されました。

列車の前面ガラスは大破し、客室の一部が破損していることなど見ても、運転士やお客さまの命が奪われかねない重大事故であると認識しています。また、国土交通省から重大インシデントに指定され、「JR東日本管内に敷設されている約25万本の電化柱の緊急点検を実施し対策を講じた。2015年4月12日発生の上野線・神田～秋葉原間の電化柱倒壊事故を彷彿させます。

会社は、8月6日の記者会見にて、謝罪と現時点で判明している事実内容の説明を行いました。事故の原因は調査中としています。職場からは「あれだけの破損で死者が出ていてもおかしくなかった」「電化柱の管理は適切に実施されていたのか」「JR東日本の信頼をこれ以上失ってはならない」との声が上がっています。

JR東労組はこの間、経営のトッププライオリティである「安全」が、単なる掛け声になっていると言わざるを得ない警鐘を鳴らしてきました。6月16日に発生した内房線・上総湊～竹岡駅間における感電死亡事故から2ヶ月しか経っていないにも関わらず、連続して重大事故が発生していることを重く受け止めています。因みに先日、ある経営幹部が職務訪問した際、この事故に一切触れなかったことに対して疑問の声も上がっています。したがって、本事故の徹底した原因究明をもとに真の対策を打ち立て、「JR東日本グループの危機的な状況乗り越え安全を守るため」に、下記のとおり緊急に申し入れますので、会社側の真摯かつ適切な回答を要請します。

記

1. 2023年8月5日に発生した東海道線・大船駅構内における電化柱衝突事故の原因及び、緊急点検の結果を明らかにすること。また、早急な原因究明のれと対策を講じること。

以上