



MITO MAIL NEWS

JTSU-E水地申第3号
2020年 9月16日

東日本旅客鉄道株式会社
水戸支社長 小川 一路 殿

J R東日本輸送サービス労働組合
水 戸 地 方 本 部
執行委員長 黒澤 純一



多発する「考えられない」事故・事象から目を背けず、鉄道の安全再確立と
安全第一の職場風土を創り出すための緊急申し入れ

2020年8月1日、水戸支社は「夏季における安全・安定輸送の確保について」を全職場に掲示し、「お客さま・社員等の死傷につながりかねない事象」が発生していることを周知するとともに、夏季輸送完遂のための取り組みを徹底しました。

水戸支社が挙げた事象は、6月11日に発生した新地駅構内における「ホームのないところでドアを開扉した事象」、7月9日に発生した原ノ町駅構内での「線路閉鎖中に駅扱いてこを承認した事象」、その直後の「作業員が気笛吹鳴を受けた事象」、7月19日の羽鳥～岩間駅間での「特殊信号発光機を行き過ぎて停車した事象」、7月28日に発生した袋田駅構内での「踏切にかかわる制限速度を超過した事象」であり、ほぼすべての系統で重大な事故・事象が発生していると認識します。

7月18日に開催したJ R東日本輸送サービス労働組合水戸地本「第2回定期大会」では、これらの事象に対し、「これまででは考えられない事象が発生している」「鉄道の安全が脅かされ、いつ死傷事故が発生してもおかしくない」「技術・技能が低下している職場現実を直視し、歯止めをかけなければならない」と多くの代議員から発言が出されました。特に、原ノ町駅構内での「線路閉鎖中に駅扱いてこを承認した事象」では、輸送指令の対応のみならず、駅係員や線路閉鎖を行っていた設備社員すべての従事者が事故の芽に気付かず発生したと言え、「スイスチーズモデル」そのものです。また、袋田駅構内で発生した「踏切にかかわる制限速度を超過した事象」は8月1日にも連続発生し、指導員が添乗しての注意喚起や、管理者や支社が駅で定点指導を行わなければならない現状にまで至っています。

私たちは、これら昨今発生している事故・事象の背後に潜む背後要因に迫り、具体的対策を講じていかなければならないと考えています。しかしながら、水戸支社は「当たり前のことを省略せず、意識を込めてルールや基本動作等を確実に実行すること」「凡事ベスト3の再徹底」にとどまり、ヒューマンエラーや組織的欠陥が生じて発生している現実や「なぜルールが守れないのか」という背後要因には目を背けていると指摘せざるを得ません。

未曾有のコロナ禍という難局の中においても、お客さまとすべての労働者の「いのち」を守り抜くために、鉄道の「安全」は普遍的なものとして確立し続けることが会社とエッセンシャルワーカーとしての責務です。そのためにも、多発する「考えられない」事故・事象に

多発する「考えられない」
事故・事象から目を背けず、
鉄道の安全再確立と安全第一の
職場風土を創り出すための緊急申し入れ

水地申3号 9月16日提出 **「10項目」**

JR東日本の「安全」は危機に瀕している!?
**第2回定期大会発言や代表者会議を通して、
様々な事象が明らかになり!**

1. 2020年8月1日に「夏季における安全・安定輸送の確保について」を全職場に掲示するに至った水戸支社の問題意識を明らかにすること。
2. 「グループ安全計画2018」及び「グループ安全計画2023」に基づき、過去5年間に於ける全ての事故・事象について、系統毎に発生件数と内容を明らかにすること。また、その傾向に対して、水戸支社の見解を明らかにすること。
3. 2020年6月11日に発生した、新地駅構内における「ホームのないところでドアを開扉した事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
4. 2020年7月9日に発生した、原ノ町駅構内における「線路閉鎖中に駅扱いてこを承認した事象」とその直後に発生した「作業員が気笛吹鳴を受けた事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
5. 2020年7月19日に発生した、羽鳥～岩間駅間における「特殊信号発光機を行き過ぎて停車した事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
6. 2020年7月24日に発生した、館腰駅構内における「停止位置誤り」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
7. 2020年7月24日に発生した、南千住駅構内における「乗降確認ができないにもかかわらずドア扱いを行い列車を発車させた事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
8. 2020年7月28日及び8月1日に発生した、袋田駅構内における「踏切にかかわる制限速度を超過した事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
9. 2020年7月30日に発生した、泉駅構内における「分岐器制限速度を超過しそうになった事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。
10. 2020年8月13日に発生した、品川駅構内において「ATS故障により発車が遅れた事象」の原因及び背後要因を明らかにすること。また、再発防止に向けた具体的対策を講じること。