



HPはこちら

東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合
発責 組織情宣部
2024年4月29日 No.761

鉄道の安全と労働者の命を守るためのルールの確立が必要だ！

東日本ユニオンは、4月24日に申第20号「1月23日に発生した『新幹線電力設備故障』による大規模輸送障害に関する申し入れ」の団体交渉を行いました。

これまで、JR東日本グループに関わるすべての社員の死亡事故・三大労災事故のゼロを目指し、経営側とは議論を重ねてきました。しかし、復旧作業中に作業員が感電受傷し救急搬送される事故が発生してしまいました。二度と同種事象を発生させないため、団体交渉で議論をしてきました。

1. 復旧に携わった作業員が感電受傷した原因と対策について明らかにすること。

★いかなる場合でも、架線垂下時に線路内に入る場合は「停電」させることを要請！

組合側

- ◆実際に現地で作業にあたる作業員が架線の送電、停電の状態を把握できていたのか。
- ◆作業を行なう際は「停電」の処置を行なうことが基本ではないのか。
- ◆対策として示された「架空電線の垂下を認めた場合の対応について」には、やむを得ず垂下した架空電線の停電ができない場合が示されているが、旅客救済と復旧作業は分離して作業準備の移動中も「停電」での作業というルールにするべきである。
- ◆本安193号「架空電線の垂下を認めた場合の対応について（通達）」が、乗務員や駅社員などの事象対応や旅客救済をする可能性のある全社員に徹底されていない。早急に徹底するべきである。

経営側

- ◇指令と現場の対策本部で送電、停電の打ち合わせは相互の確認で行なっている。JR側の作業責任者にはしっかりと状況は伝えている。受傷をされた作業員の方が「知っていたのか」は本人と現在も話しが聞けていないので分からない。
- ◇作業を行なう際は、感電事故防止マニュアルや作業手引きの記載の通り「停電」の処置をしたのち作業を行なうことが基本である。今回は作業に向かう途中の移動時に何らかの理由で送電中の架線にふれたか、近づいたことで感電受傷した。
- ◇「旅客救済」「停車車両の空調確保」やその他のケースで一時的に送電をすることもある。例外をつくることは良いとは思っていない。本社としても考えていく、意見は受け止めている。
- ◇感電防止の取り扱い等は、電気ネットワーク部門や設備部門への周知はしている。モビリティサービス部門の周知ができているのか把握はできていない。今後、周知をしていく。

2. 電力設備故障の原因と対策を明らかにすること。

★過去の事象を繰り返さないために「仕事の本質」の教育が必要と認識一致！

組合側

- ◆破断した重錘ロット以外には破損や経年劣化などないのか。耐久年数の目安や交換時期はどのように認識しているのか。早急な点検や交換が必要である。
- ◆同種事象は初めてなのか。その当時の対策は活かされなかったのか。
- ◆有楽町での事象における対策の本質が解っていなかったことが原因ではないのか。その点検を「何のために行なうのか」など本質を理解する。過去の事象を活かす技術継承と風土が大事である。

経営側

- ◇原因は重りを吊している重錘ロットの破断である。破断したタイプの重錘ロットの期待年数の目安は30年である。目安を超えたものはワーキング議論等で交換の判断をしていく。新しいバネ式のものに順次老朽取り替えを進めている、更新計画を早める考えはある。
- ◇平成17年に有楽町駅で発生している。その時の対策として点検マニュアルを整備した。
- ◇点検自体はマニュアルに則りおこなっていたが、測定方の認識が個々によって変わっているケースもあった。対策としてマニュアルの見直しと合わせ、本質をつかむ教育や過去事象の振り返りも進めていく。

3. 運転取り止めの判断に長時間を要した原因と対策を明らかにすること。

★復旧作業を急がせることはなく①お客さま救済②復旧作業の時間を加味して運転再開見込みを判断していくことを確認！

組合側

- ◆事象発生から第2報の「終日運転取り止め」の判断、アナウンスまで時間を要したのはなぜか。
- ◆原因の把握に時間を要し、初動体制がうまくいかなかったことが判断に時間を要した原因で良いか。新幹線統括本部に集約がされ状況把握や対応がスムーズにできるようになっていると思うが、初動体制を含めどう対策をしていくのが課題である。
- ◆早期の運転再開は理解するが、復旧を急ぐあまり労災事故が起きるようなことがあってはならない、復旧作業のゆとりや安全を確保していく事も重要である。

経営側

- ◇運転再開の「見込み立たず」を含め、第1報は30分以内に流すこととしているが、今回の事象では原因が「車両なのか」「設備なのか」の把握が難しく、初動の体制がうまくとれなかったことで時間を要した。
- ◇状況の把握や初動体制の振り返りをしている。新幹線統括本部が中心になり各支社、新幹線駅の社員を含め訓練をおこなっていく。
- ◇復旧を急がせるようなことはない。安全に作業することは担保していく。

4. 大規模輸送障害の定義を明確にすること。

★輸送障害の規模にかかわらず、対策本部を立ち上げ初動体制を確立していくことを確認！

組合側

- ◆「大規模輸送障害」と大規模という言葉を使うが、大規模の目安、基準はあるのか。
- ◆大規模という場合は、対策本部が設置されるなど、何か体制が変わるのか。

経営側

- ◇定義、基準のあるものではない。
- ◇事象が発生すれば対策本部はしっかりと立てていく。設備の故障に起因する事象は大規模になりやすい傾向ではある。

5. 新幹線において東京～大宮間など一部区間で大規模な輸送障害が発生した場合の対応と対策を明らかにすること。

★お客さまの影響が少ないように最大限運転区間を拡大するが、座席方転や車内清掃の体制の確立という課題が明らかになる！

組合側

- ◆東京～大宮駅間は複数の路線が集約される区間である。今回は、高崎や仙台での折り返しをおこなったが、大宮での折り返しとする判断はないのか。折り返し計画の考え方は何かあるのか。

経営側

- ◇今回の事象では架線区分が大宮駅にかかるため、復旧作業を優先し、大宮駅での折り返しはおこなわなかった。折り返しのシミュレーション、訓練などはおこなっている。熊谷と小山は折り返すことは可能だが、座席の方転や車内清掃の体制が課題である。
- ◇運行状況や遅れについては会社間で共有をしている。必要な連携、コミュニケーションは取っていく。

6. 長距離通勤者の出勤不可能による代替要員の確保に関する考え方を明らかにすること。

組合側

- ◆新幹線通勤も認められ長距離通勤者も増えているが、大規模災害時の代替要員の確保の考え方はあるのか。
- ◆乗務経験のある元職場や兼務以外の箇所でも乗務するようなケースはないということによいか。

経営側

- ◇長距離の通勤であっても通勤の考え方に変わりはない。出勤ができない場合は基本的に代替要員を手配の送配をしていく、代替え手段で通勤が可能ならば箇所の判断で指示をしていく。どうしても要員が手配できない場合は運休や窓口の閉鎖も検討していく。
- ◇所属箇所以外での乗務については、必要な教育や訓練もしていないことから乗務せることは無い。想定もしていない。