



八第
地27
申号

中央本線鳥沢～猿橋駅間で保守用車を線路閉鎖未承認区間に 進入させた事象に関する緊急申し入れ 団体交渉を行いました

緊急申し入れを提出した経緯

2022年6月1日鳥沢～猿橋駅間（上り線路）において保守用車を線路閉鎖未承認区間に進入させた事に気づき、作業員が指令の指示によりSBS無線を発報すると同時に、指令の指示により鳥沢駅停車中の下り第2335M列車は抑止となったと同時にSBS無線を受信しました。今事象は、一歩間違えれば2014年2月23日に川崎駅構内で発生した川崎駅列車脱線事故と同様、命に関わる事象であるものの教訓が活かされておらずJR東日本の安全が危機的状況にあることから、緊急申し入れを行いました。

【申し入れ項目】 保守用車を線路閉鎖未承認区間に進入させた事象の時系列と原因・背後要因を明らかにすること。また、京浜東北列車脱線事故の教訓が活かされず今事象が発生したことに対する支社の見解と具体的な対策を示すこと。

【会社回答】 2022年6月1日（水）0時32分頃、中央線（上り）を初狩まで回送していた保守用車が支障未設定区間へ進入し、猿橋駅構内で仮列番が発生したものである。これは、保守用車責任者とオペレーターが、停止予定位置としていたトンネル内の83kキロポストを見落としていたことによるものであった。なお、保守用車は短絡走行を行い、赤色灯を点灯させていた。引き続き、必要な周知と教育は行っていく。

●組合

- ① 線路閉鎖未承認区間に進入してしまった原因は何か？
- ① 目標物（83kポスト）を見落としてしまった原因は何か？
- ① 具体的な対策は何か？
- ① SBS無線が発報されたが、当該運転士は「列車無線と混線していて聞き取りづらかった」と話している。当該運転士への聞き取りは行ったのか？

●会社

- ① トンネル内にあった83kキロポストを見落としたことである。
- ① 以前1度、今回とは異なる保守用車で走行したことのある区間であったが、目標物がトンネル内にあり、見にくかった為、見落としてしまったと思われる（支社として本人への聞き取りは実施していない）。
- ① （安全推進会議で議論していない為）検討中。
- ① 聞き取りづらいことは初めて知った。SBS無線は列車防護の手段の一つであり、今回は短絡走行を行い赤色灯を付けていたことから列車防護はできていた。なお、運転士への聞き取りは行っていない。

「SBS無線は、列車防護の手段の一つであり、必ず発報するものではない」との回答！ 関係者への聞き取りを行わず、対策のみを行おうとする会社姿勢が明らかに！

- ① SBS無線導入の経緯は何か？
- ① 川崎駅列車脱線事故の教訓が活かされていない。安全軽視だ！

- ① （即答できず、数分間後に回答...）川崎駅構内で発生した列車脱線事故を受け緊急時における列車停止手配を補助するものである。
- ① 川崎駅列車脱線事故の教訓は確認会話。今回の原因は目標物の見落としであり、川崎駅の事象とは異なる。線路閉鎖未承認区間に進入してしまっただが、短絡走行・赤色灯点灯・未承認区間の（進入後の）閉鎖手配、（指令の指示による）SBS無線発報等の列車防護ができている。安全を軽視していない。

「線閉違反を発生させないことが重要」と

議論するも、会社は「発生後に事故にならないことが重要」と主張！危機感に大きな隔たりが！

川崎駅列車脱線事故を教訓化できていない会社の姿勢では安全は守れない！

線閉違反を発生させない対策と、発生した後の列車防護の対策は別議論だ！