



## JR 東日本管内で繰り返し発生する レール折損事故に対し、安全管理体制の再確立を求める申し入れ

### レール折損が相次ぐ異常事態に対し、3月17日申し入れを提出!

コロナ禍以降の至上命題である「鉄道事業のオペレーションコスト1,000億円削減方針」を達成するために、会社は2022年以降検査・管理手法の変更を繰り返し、保線作業の多くを占めるレール交換の効率化と設備寿命の延命化を進めてきました。

しかし、**昨今のレール折損が相次ぐ原因は、検査・管理手法の変更が大きく影響していると考えられます。**

現在のJR東日本はレール折損のみならず新幹線で発生した列車分離など事故・事象が相次いでいます。今、必要なことは**事故・事象を未然に防ぐための設備維持・更新等の管理体制と、事故・事象発生後の復旧能力です。**そのためには何よりも「現場力」を高めていくことが必要です。しかし、組織再編やコストダウンが優先されるあまり「現場力」は低下の一途を辿っています。**事故・事象は経営体質が色濃く表れることであり、企業ガバナンスの問題であることを会社は改めて認識すべきです。**

したがって、輸送サービス労組は以下の通り、申し入れを行いました。

#### 相次ぐレール折損事故

2024年		
3月14日	横須賀線	品川・新橋間
11月7日	東海道本線	真鶴・湯河原間
2025年		
1月30日	横須賀線	西大井・武蔵小杉間
2月10日	山手線	浜松町・新橋間
2月20日	東海道貨物支線	東京貨物ターミナル・川崎貨物間
3月7日	東海道貨物支線	東京貨物ターミナル・川崎貨物間
3月8日	山手線	駒込駅

合計7件（輸送サービス労組調べによる）

#### 申し入れ項目

1. JR東日本管内で過去5年間の間に発生したレール折損件数および線区・区間を具体的に明らかにすること。また、各事象における原因と対策を示すこと。向けた組織の再編」施策における保線部門の成果と課題を具体的に明らかにすること。
2. これまでのレールに関する設備維持管理体制およびレール折損等の事故復旧等に対する見解を示すこと。
3. 設第480号「レール損傷管理の一部改正について（連絡）」（2024年3月29日）、本設第209号「在来線における通トンレール取替基準の一部見直しについて（連絡）」（2022年8月30日）を廃止し、従前の取替基準、検査体制とすること。

**安全を最優先とし、  
コストダウン偏重から立ち止まり、検査・管理体制を変更以前に戻すべきだ!**