



申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間において発生した 協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

6/19 提出

申し入れ項目

1. JR東日本会社として尊い命を奪ってしまった現実に対する経営責任を明確にすること。また、施工会社・メーカーに責任転換することなく、JR東日本グループの安全文化の再構築ならびに現場第一の企業風土を創造すること。
2. 内房線 上総湊・竹岡間において発生した感電事象に対する経過・時系列を具体的に明らかにするとともに、真の原因究明を行うこと。
3. 東京圏設備指令システム及び新幹線変電所制御監視システムを除外する根拠を明確にするとともに、社員が納得できる対策を講じるまでは、き電停止、配電停止を伴う全ての作業を中止すること。
4. 電力指令員、関係者に聞き取りを行う際には、責任追及ではなく原因究明の観点から実施し、メンタルヘルスのケアを行うこと。

原因究明が未了のままの作業再開により、

再び作業員・社員が犠牲となる事故を生み出しかねない!

原因究明+再発防止=命を守る安全の確保

責任追求ではなく、多角的な原因究明と背後要因の特定を行い、二度と同様の事故を起こさないための対策を施すことが企業の責任だ

私たちは

一人ひとりが「すべての命の尊さ」と向き合い、

一人ひとりが「すべての命を絶対的に守る」、

健全な倫理観と企業風土を取り戻そう!

MAIL NEWS 2023.06.17 No. 266

命が奪われることは絶対にあってはならない

私たちがこれまで何度も、何度も会社へ指摘し続けてきたいつ、社員・作業員の「命」が奪われてもおかしくない状況で

協力会社作業員が感電事故の犠牲に

人命・人材を軽視し、金儲けに走る企業風土に歯止めを!

安全に安心して働くために、指導・教育・要員・体制の再確立を!

私たちは、命と尊厳の尊さに向き合い、健全な企業風土をつくり出そう!

そして、すべての仲間と共に、安全文化をつくり上げていこう!

亡くなられた作業員の方のご冥福をお祈りします。

渡辺のようにならざることを願う。しかし、系統が異なる場合は通知されず……まさにJR東日本の安全の根幹が揺らぎつつある



申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

7月19日 第1回目団体交渉を行う! その1

1. JR東日本会社として尊い命を奪ってしまった現実に対する経営責任を明確にすること。また、施工会社・メーカーに責任転換することなく、JR東日本グループの安全文化の再構築ならびに現場第一の企業風土を創造すること。

**経営責任を自覚化して、尊い命を失ってしまった現実に立ち、
二度と事故を起こさないために亡くなられた方や御遺族、
そして事故に真摯かつ誠実に向き合うこと、
そのためには徹底した原因究明に基づいて対策を講じていくことを労使で確認!**

本項目の主な議論

二度と同じことを繰り返さない為に全力をあげて原因究明・背後要因の洗い出し・対策の立案を行うこと。究極の安全とは、不断に追及すべき段階を指す言葉であり、JR東日本社員のみならず、鉄道に携わる全ての人が安全で安心して働くことができる環境を作ることが大事。命を守る為の究極の安全であるべきだ。

究極の安全とは、命を守ること。お客さまの死傷事故ゼロ、社員の死亡事故ゼロ、更には、鉄道に携わる全ての方の死傷事故ゼロである。

人の命を奪ってしまった現実に誠実かつ真摯に向き合うこと、そして一切目を背けないこと。システム・教育・マネジメントなど、あらゆる観点から原因究明をおこない、全ての原因に対して対策を施すこと。これが亡くなられた当該の方へ唯一の努力である。この考えが経営全体として組織的に浸透していなくてはならないが、まだまだ不足していると指摘せざるを得ない状況である。

指摘頂いたことは受け止める。人の命が亡くなっていることであり、会社としても今回の事故を重く受け止めているところである。そのため貴側の申し入れに対し真摯に対応していく為の準備もしてきた。原因究明・再発防止を共に議論する為にも受け止めて頂きたい。

**何よりも優先されるべきは人の命を奪わないこと!
機械化・システム化に偏重せず、
人を尊重した経営を確立すべきだ!**

その2へ続く



申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

7月19日 第1回目団体交渉を行う! その2

2. 内房線 上総湊・竹岡間において発生した感電事象に対する経過・時系列を具体的に明らかにするとともに、真の原因究明を行うこと。

本交渉で・・・職場でも明らかにされていない全容・事実が明確に!
その上で・・・現場ではすでに出鱈目の指導が始まっていることを指摘!

2023年6月16日

1時42分 内房線 上総湊～竹岡間において、工事指揮者他4名が高圧配電線の引下線取替を行っていたところ、作業員が感電受傷。原因については、現在調査中。

現在、
確認できている限り

- 停電は、き電、信号高圧ともにシステムにより自動制御されており、き電は停電となったが、信号高圧はしゃ断器が開放にならず、加圧状態であった。
- 検電(S相のみ)を行い、検電器の鳴動がないことを確認した。その後、接地取付け及び停電確認を実施せず、作業開始した。

本項目の主な議論

信号高圧が停電とならなかった直接的原因は何か。また、本来制御実行すべきところ、制御実行しないことで止まるようなフェールセーフ機能はないのか。更には、現在の自動制御パターンについてどのように考えているのか。

詳細は調査中だが、しゃ断器に通常とは異なる一時的な状態変化の情報が電力指令システムに入力されたことで、しゃ断器を開放する制御がスキップされてしまい加圧状態となってしまった為である。なお、今回の自動制御パターンではそのようなフェールセーフは働かない。また、現在の千葉電力指令においては、指令員確認を行っている状況である。現在の自動制御パターンの在り方は課題であると捉えている。

SCADA システム導入の目的は何か。

指令業務効率化施策に伴う導入である。

時系列に電力指令員の記載が全く無いが、何故か。電力指令員には監視義務が無いということか。

今回の事象は電力指令員が原因だと考えていない為である。電力指令員に自動制御を監視する義務は無い。異常があればシステムと指令員で確認することとなる。

電気設備系統性基準に基づき行っている認識だが、何に基づいて確認する必要が無いと言っているのか。

確認する。

「人」が行っていた指令業務を「機械」に置き換えた効率化施策として一部に導入されている SCADA システムの問題は、

- 危険予知 (フェールセーフ) が働かない根本的構造の問題
- 安全上の視点を取り入れていくリスクマネジメントの働かない組織的な問題 だ!

さらに、職場では事実を明らかにされることなく、出鱈目の指導が始まっている!

「システム導入時には想定しえなかったことが起きてしまった」

「指令員の監視義務は無い」と何ら根拠の無いままに繰り返す会社主張は、

施策の失敗を認めないばかりか、今回の事故に真摯に向き合っていない証左であり、断固認める訳にはいかない!

次回、第2項から議論再開を確認し議論終了

申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

8月2日 第2回目団体交渉を行う! その2

2項途中より議論を再開し、前回の交渉で求めた指令員に監視義務は無い根拠について冒頭会社が回答

- ◆ SCADAは変電所設備の状態を監視する機能をもっており、指令員が常時監視をしなければならないといった義務は無い。指令員は異常が発生した際に対応することになる。
- ◆ 電気設備系統性基準には「指令における状態監視」と言った文言はあるが、役割分担(人とシステム)については記載されていない。なので、具体的には各支社の教育資料などで定めている。

電気系統性基準に、【指令員】が監視を行わなければならないといった具体的文言が無いことをもって、監視義務は無いと述べているのか。

SCADAに常態監視の機能があることをもって、指令員が監視する義務は無いということである。

事故当時、指令員は作業の着手をどのように確認していたのか。

「自動制御手順画面」及び「運転統制記録画面」を見ていた。作業着手を確認していたわけではない。

本来であれば停電になっていないことに気付くべき作業着手確認に対して、「確認ではなく画面を見ていただけ。それで問題無い。指令員は異常時に確認するだけ」という見解は、システム依存そのものであり、究極の安全を目指すことからかけ離れている！電力指令の役割は、停電の確認をしたうえで作業着手・承認を行うことが本来果たすべき役割である！

水戸電力指令では安全をつくり出すために、指令員が二重三重の監視体制を作りながら使命を果たしている。このことを教訓とし、体制を構築していくべきだ！

当日の状況についても確認したい。1時42分に感電した旨の連絡が電力指令にあったとなっているが、指令では停電手配を行なったのか。

停電手配は行なっていない。

何故感電したのかは、システムを確認すれば停電手配がなされていなかったことは一目瞭然であり、こちらの想定をもってそれにも気付かず放置していたことは安全確保に対する危機管理体制に問題がある！

あるべき姿としては停電を確保することであった。詳細については確認する。

**二度と同じ事故を繰り返さない為に、事実を正しく認識することなくして正しい対策は立てられない！
様々な視点・価値観・現場感覚を労使双方で合わせていく事でこそ、真の安全対策が立てられる。**



申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

9月8日 第3回目団体交渉を行う! その1

前回、議論した感電事故の情報を知得したにも関わらず、
停電手配を行わなかったことに対する会社回答を受け、2項途中より議論を再開する

電力指令は輸送指令から感電事故の情報を知得し、現地の状況把握をおこなう為の確認を工事指揮者に実施した。
その際に注意喚起(2点)を行なったことをもって、停電手配は不要であると認識した。

- 1: 工事指揮者に対し、加圧部には触れないように注意喚起を行なった。
- 2: 指示があるまでは復旧作業を開始しないことを周知した。

電力指令の対応について、課題・問題の有無についてどのように認識しているのか。

速やかに停電手配を行うことが基本的取扱いだとお答えしてきたが、現地の状況を把握したうえで対応していることをもって、適切に対応されたと認識している。

確たる行動規範は

『危険と感じたら列車を止める』『危険と感じたら電気を止める』ことであり、
会社主張は行動規範そのものの意味をなさなくするものだ!

指令員が現状を把握することをもって停電手配をしなくて良いという主張であるが、ならば現状把握は具体的にしなければならない。それが電話のみでできるのかは甚だ疑問である。

ましてや事故現場はパニック状態で、指令の確認が正しく耳に入るとは考えられない。更に作業中の現地設備がどうなっているのか電話だけで全て指令が把握できるとは到底思えない。だからこそ大前提は最も安全だと認められる道【電気を止めること】停電なのである。

指令員が判断を行う上で、何が最も安全かという教育は行なっていく。安全の担保ができなければ停電させるという点は同じ考えである。

会社は「安全マネジメントの進化と変革」という言葉を多用するも現場ではその真髄が浸透していない!



安全マネジメントの脆弱性、指導責任を果たしていない証左であり、
“いのち”を守るという究極の安全を作り込む体制が未だ不十分である!

『グループ安全計画2023』の見直し時期を迎える中で、掲げた目標の実現は未だ道半ばであり、検証していくべきだ!

申
40
号



内房線 上総湊・竹岡間

協力会社社員の感電死亡事故に関する緊急申し入れ

9月8日 第3回目団体交渉を行う! その2

3. 東京圏設備指令システム及び新幹線変電所制御監視システムを除外する根拠を明確にするとともに、社員が納得できる対策を講じるまでは、き電停止、配電停止を伴う全ての作業を中止すること。
4. 電力指令員、関係者に聞き取りを行う際には、責任追及ではなく原因究明の観点から実施し、メンタルヘルスのケアを行うこと。

東京圏設備指令システム及び新幹線変電所制御監視システムを除外したのは何故か。また、事故発生当日から一切作業を規制していないのは何故か。

当日時点で自動制御が原因であると認識していた。また、東京と新幹線は千葉で使用している自動制御とは異なり、システムの安全性が確認できた為である。

当日時点で作業を規制しないだけの根拠、現状把握ができていたにも関わらず、現場で働く社員、実際にシステムに触れる社員には何ら情報が下りてきていない。本社・支社だけが分かっていたら良いのではない。実際にシステムを取り扱うのは我々現場の社員である。本社としてしっかり説明責任を果たしていくこと。

支社と連携し、伝えるべき事柄はしっかり伝えていく。

事故が起きると安全管理よりも労務管理を強める一部の現場管理者がいる。人だけに原因を切り縮め、原因究明とはかけ離れた実態である。会社としての安全哲学・安全規範を打ち出すべきだ。本交渉を通じて見えてきた事実・課題に対し、安全向上に向けた対策を行なっていく認識一致を図ってきた。事実を正しく認識し、速やかに実施していくことを確認する。

人のみの責任にすることなく原因究明を行なって対策を施していく。事実から原因を究明し対策を打ち出していく。

SCADAシステムは安全対策として導入したものでないにも関わらず、システムに監視・判断業務を委ねてきた。更に、システムを複雑化したことによって本来の目的である【停電】がなされていないのに承認がなされ事故を招いた。**今回の事故は指令員の監視・判断業務をシステムに依存した結果が招いた事故であり、現場の検電・接地未実施のみが問題ではない!**

東京・水戸では電力指令員による停電確認をおこなっている。何故行なっているのか本社としては把握しているのか。

指令員による停電確認を実施していることは把握しているが、何故行なっているのかは把握していない。

過去の歴史を本社としても正しく把握し、好事例については展開していくことが重要である。千葉では現行、指令員による停電確認を実施しているが、究極の安全を追求して、停電確認ができるなら継続して実施するべきだ! 事故以降、要員数に変更はあるのか。

要員数の変更は無い。

システム依存体質から脱却し、安全の感性を高め、
鉄道に携わる全ての“いのち”を守るために組織強化・拡大を図っていこう!

