

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

東海道線 電化柱との衝突事故

運転士と乗客3人がケガ 9人が体調不良

8月5日21時24分、東海道線の大船駅（神奈川県）構内で藤沢駅から大船駅に向かって走行中の列車と電化柱の衝突事故が発生しました。

脱線してもおかしくない重大事故

事故で運転士がすり傷を負い、乗客3人がけが、9人が体調不良を訴えました。東海道線や横須賀線などが運転を見合わせ、約15万人に影響が発生したと発表されています。

衝突で電化柱が折れ、張力調整装置も落下しました。列車も先頭車両の前面が大きく損傷し、車両の屋根に穴が空き、車内では天井板や吊手棒が落下しています。

最悪、脱線して死亡事故が起きてもおかしくない深刻な事故でした。



JR東日本は事故原因について「調査中」としていますが、事故の約10分前に列車が通過していたこと、事故の3日前（8月2日）の点検では「異常なし」とされたことが

明らかにされています。

ところが、東海道線の走行映像からは、半年前の時点で電化柱の傾きが確認できること、7月29日の時点でさらに傾いていたことが指摘されています。

2015年にも電化柱倒壊が発生

15年4月にも山手線内で電化柱が倒壊しました。「重大事故が起きなかったのは偶然。間一髪だった」と言われた重大事故です。

この事故では、JRは少なくとも2日前に電化柱の傾きを把握し、1時間前に大きく傾いたことを現場で確認していました。しかし「運行を止める必要はない」と列車を走らせました。

当時、会社は「運行を止める基準がなく判断が遅れた」として、「柱二本分以上傾いたら列車を止める基準を作った」と発表しました。

しかし、今度は実際に柱と列車が衝突する重大事故が発生しました。

*

問題の根本は、JRが進めてきた業務外注化と合理化、コスト・要員削減です。

「鉄道も経営するIT企業になる」といって、鉄道の安全を守る現場の業務、技術や経験をかえりみなくなった結果です。