

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

# 東海電化柱との衝突事故

## 運転士と乗客3名がけが・9名が体調不良

8月5日21時24分、東海道線の大船駅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と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

事故により運転士がすり傷を負い、乗客3人がけがをし、9人が体調不良を訴えました。東海道線や横須賀線、京浜東北線・根岸線は運転を見合わせ、約15万人に影響が発生したと発表されています。

衝突で電化柱は折れ、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、いくつもの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。



### 最悪の場合、

脱線するなどしてさらに深刻な事故になり、亡くなる方が出てしまってもおかしくない重大事故です。

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3日前（8月2日）の列車内からの点検では「異常なし」とされたことが明らかにされています。

しかし、東海道線の走行映像から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。

### 15年にも電化柱倒壊が発生

15年4月にも山手線で電化柱が倒壊しています。「重大事故が起きなかつたのは偶然。間一髪だった」と言われた重大事故です。

JRは少なくとも2日前には電化柱の傾きを把握し、1時間前にも大きく傾いているの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かったから判断が遅れた」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」ことを「事故対策」として発表しました。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ています。

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」などといって、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。