

東海道線・大船駅構内 電車と電化柱が衝突した重大事故に対する中央執行委員会見解

8月5日21時24分頃、東海道線・大船駅構内において電車と電化柱が衝突する命を奪い兼ねない重大事故が発生した。運転士ならびに怪我や体調を崩されたお客さまにあらためてお見舞い申し上げます。そして事故発生から明け方まで復旧作業に携わった皆さん、お客さまの避難誘導や案内など多くの組合員・社員が経験したことがない事態に懸命に奮闘して頂いたことに中央本部として深く感謝と御礼を申し上げます。

中央本部は6日早朝、横浜地本とともに「現地対策本部」を設置し、一睡もせずに対応にあたった組合員・社員の率直な声や当時の状況など、事態の全容を可能な限り把握した。この報道を受けて「死傷者はいないか」「脱線転覆していないか」と不安がよぎり、「2014年2月に発生した川崎駅構内・京浜東北線脱線転覆事故を思い起こした」という組合員の声もあった。また、「運転台前面ガラスに飛散防止フィルムが貼られ、窓ガラスが飛び散らない対策が施されていたものの、電化柱の破損状況や運転台の破損状況からみても一歩間違えば、運転士は命を落したかもしれない」「衝突して車内の天井が押しつぶされて破損している状況を見ると、さらに車内が混雑していればお客さまの命も奪ったかもしれない」「非常梯子を使用した避難誘導をこれまで経験したことがないながらも、日頃の訓練や教育をつうじて対応することができたが、お客さまの誘導方法などについては課題があった」「JR東日本のこれ以上の信頼を失ってはいけない」という意見が出された。電化柱と衝突したということだけではなく、さまざまな現実から私たちは事故の重大さを受け止めなければならない。

今回発生した事故は、国土交通省から重大インシデントに指定され、約25万本もの電化柱の緊急点検を実施し、対策を講じた2015年4月12日発生の山手線・神田～秋葉原間の電化柱倒壊事故を彷彿させるものであり、「お客さまや乗務員の命を奪いかねない重大事故」である。

当該の電化柱は1980年頃に設置されており、取換周期は60年に一度、外観検査（3年に一度）や車内からの巡視でも異常がなかったとされているが、走行する列車からの目視や画像などで日頃から全ての電化柱や架線をチェックすることが可能なのかなど、いま一度検証していかなければならない。

コロナ禍も相まって「使えるものは使え」、また施策によって「CBMを導入しても要員が減っているので、一人に対する業務量は増えている」「施策で新しい職場に転勤したばかりで慣れないまま巡回している」という声もある。

この電化柱衝突事故に対する対策を8月10日までの緊急点検結果と原因調査だけに済ませることなく、職場で働く組合員・社員の率直な思いや現実に学び、根本的な解決につなげなければ事故の連鎖は止まらない。

会社は「安全は経営のトッププライオリティー」というものの、「安全」が根幹から揺らいでいると言わざるを得ない事態が多発している。6月16日内房線・上総湊～竹岡間で発生したパートナー会社社員の感電死亡事故、7月24日には「大崎駅構内の信号装置故障」、7月29日には「尾久駅構内ケーブル火災」、ジェイアールバス関東では、車両の車検が切れたまま運行した事象も発生している。さらには「線路内拾得物の取扱い誤り」「線路内直前横断」で列車が非常停車するなど、組合員・社員の命にかかわる重大な問題も多発している。設備部門で働く組合員・社員はもとより、乗務員・車両メンテナンス・営業・かんり・きかく・医療部門で働く全ての系統や職場で安全を最優先にした体制が構築されているのかいま一度、振り返らなくてはならない。

発生した事象には必ず背後要因があり必然性がある。ビッグモーターで発生していることは決して他人事で済ませるではない。要員の穴埋め的な転勤態勢、ミスに対して「次はないぞ」と精神的に追い詰めミスをすれば転勤、懲罰的日勤教育など責任追及では事故をなくすことはできない。

中央本部は本事故の徹底した原因究明をもとに真の対策を打ち立て、JR東日本グループの危機的な状況を乗り越え、安全を守るために緊急申し入れを提出した。

全組合員の皆さん！

職場からのたたかいで安全議論を巻き起こし、「不安や危険と感じたら直ちに列車をとめる」「責任追及から原因究明へ」の安全哲学の再確立に向けて奮闘しようではありませんか！

2023年8月9日
東日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員会