



申5号

## 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関する緊急申し入れ団体交渉を行う！

**組合** 運転士やお客さまの命が奪われかねない重大な事故だ。組合員からは「数秒の差で、運転士やお客さまの命を奪う大惨事になっていたかもしれない」「電化柱の管理は適切に実施されていたのか」「JR 東日本の信頼をこれ以上失ってはならない」という声がある。

**会社** お客さま、運転士にも怪我を負わせた。発生した事象を真摯に受け止め、原因究明を行い、対策を立て、二度と同種事象を生じさせてはならないと認識している。運輸局からの警告を受けて調査に全面協力していく。運輸安全委員会の調査は進んでいると聞いている。「原因究明・対策検討委員会」でも議論して**安全第一の対策を練っているところ**である。

原因究明・調査中！

「原因究明・対策検討委員会」は第1回を8月15日、第2回を9月13日に開催してきているが、**まだ原因が特定できていない。今後、原因を特定して対策を立てていく。**

具体的な対策ができるまでに時間がかかっていると感じる。

**非常に重い事象と受け止めている。鉄道総合技術研究所にも協力してもらって様々分析もしている。運輸安全委員会の報告を待つのではなく、当社としての対策を出していく考えである。**

安全に運行するためにメンテナンスしているのに信じられないという現場の声。

しっかりと原因究明して対策も示していくことが重要だと考える。  
@Catalogなども活用して示していく。

## 現時点で原因が究明できていないため、 継続して議論を行っていきます！

### 事故の内容についての議論の特徴点

#### <倒壊に至った事故のメカニズムは何か>

- ・すべての可能性を否定せずに議論している。
- ・クラック(き裂)については、もともとの傷か、事故時の傷か、調査・分析している。
- ・電化柱で一番力がかかるところが根元。一番危険な箇所を点検してもらった。

#### <背後要因は何か。管理方法に課題はないのか>

- ・電化柱は、在来線18万本、新幹線3万3千本あるが、山手線神田―秋葉原間での事故以降しっかりと把握している。適切に管理しなければならない管理柱は全体の約300本。
- ・乗車巡視5日に1回は法令で定められている。定期的な点検で異常はなかった。

#### <緊急点検のやり方はどうだったのか>

- ・当該の電化柱が1979年製造で44年経過していることから、経年40年以上の電化柱とした。
- ・なぜ緊急に点検を行うか、目的をきちんと伝えることは重要なこと。こなす点検になってはならない。

#### <事故後の対応について>

- ・同種の電化柱の点検とさらに詳細な点検をしたことで、一定程度安全確保できていると考えている。
- ・警告書を受けたことは非常に重いこと。救済についても振り返りを行って検討を行っている。

#### <復旧対応について>

- ・当日の乗務員からも指令からの情報が少なかった、クラウド指令やモバイル ATOS も見れなかったという声も出ている。振り返りを行いより良い体制をつくっていきたい。
- ・旅客救済の課題など、地方で議論をしていく。

私たちの手で安全第一の職場風土をつくり出そう！