

## 東海道線 大船駅異線現示・異線進入は運転士の責任で終わらせない

### ～異線現示・異線進入の背後要因を見てみよう～

5月23日6時27分ごろ、東海道線大船駅構内で異線現示・異線進入が発生しました。会社のプレス発表に基づく報道の多くは「運転士が信号を見間違えた」というものであり、運転士にのみに責任があるかのように捉えてしまいます。確かに直接の原因は運転士の信号の勘違いですが、そこに至るまでの背後要因を分析しなければ、本当の事故防止にはなりません。

職場に安全文化を再確立するため、5月23日・30日に仲間とともに原因究明を行いました。

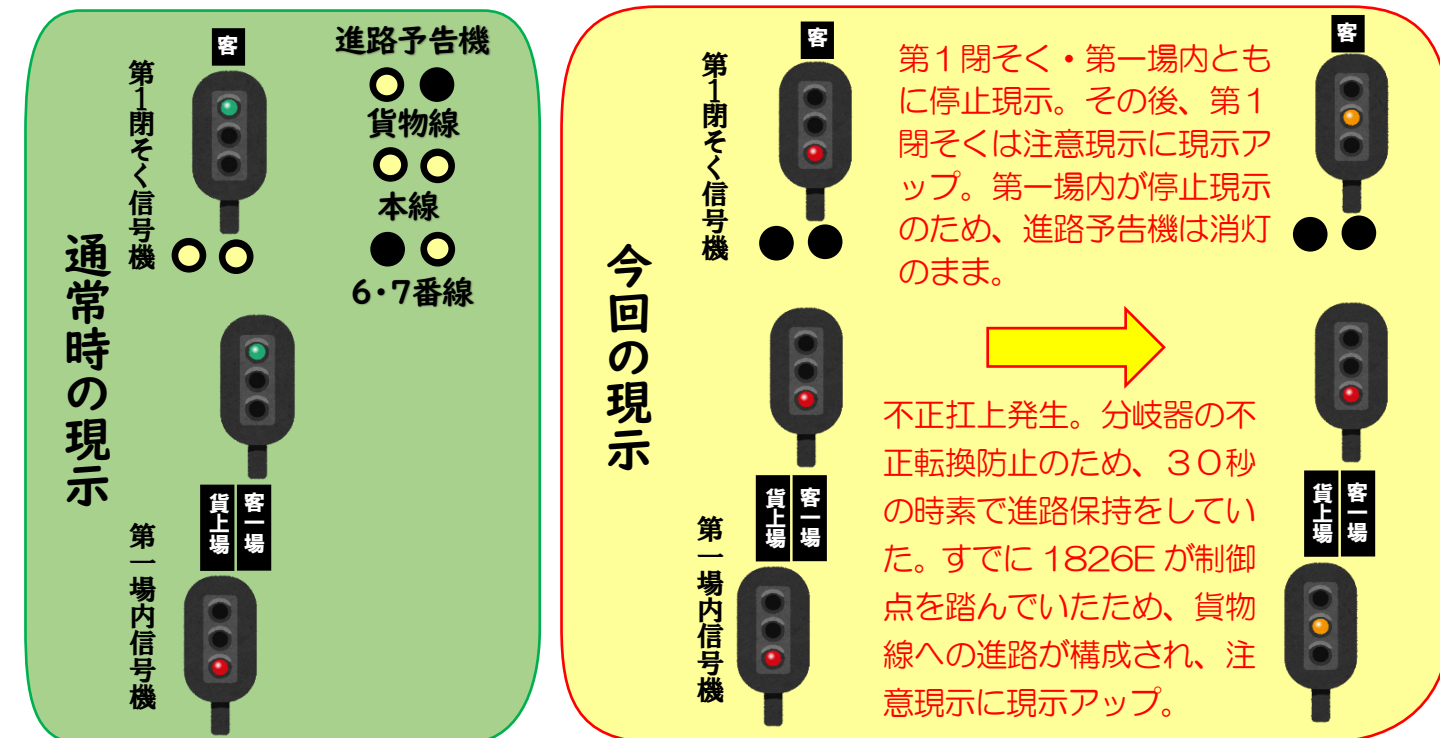
#### 異線現示の原因

- ・不正扛上（ふせいこうじょう）が発生しました。不正扛上とは、短絡不良であり、本来ならば列車が軌道回路内を通過すると軌道回路が短絡され、その区間に列車が在線していることを感知しますが、なんらかの理由で軌道回路が短絡せずに列車の在線が確認できなくなる現象です。普段使用しない線路で、雨の日に、短編成(1両～2両)の列車が通過した際に発生することが多いと報告されています。
- ・今回の場合も当該列車の1本前に工臨9894D(キヤ195系2両)が運転されており、大船駅場内信号機で旅客線から貨物線へ抜けています。その際、不正扛上が発生しました。本来、列車の通過で短絡すべきところ短絡がされず、システム上「列車の在線がない」と判断しました。不正扛上が発生した場合、ポイントの不正転換防止のため当該のポイントに30秒間鎖錠する(ルートを変えない)仕組みになっています。そこに後続列車の1826Eが入ってきたため、脱線を防止するため貨物線へのルートを保持(接近鎖錠)しました。

※キヤの在線表示が消えるという事象は、これまでも何度か発生していました。

#### 異線進入の経緯

- ・藤沢駅は定時に発車しました。
- ・大船駅の到着番線は、特急サンライズ号の通過待ちで、**左側**の1番線到着予定でした。
- ・第1閉そく信号機とその先の第一場内信号機が停止現示だったため、在線がないのに、両方が停止現示ということはないので**違和感を感じ**、一時的に意識が逸れてしまいました。
- ・第一場内信号機が停止現示のため第1閉そく信号機の進路予告機も消灯でした。
- ・第1閉そく信号機が注意現示に変化したため速度を落として進入、貨物線側の場内信号機(**左側**)も注意現示と変化したため、忘れていた(本来第1閉そくに対してすべき)「本電車、大船1番」という指差喚呼を行いました。このとき、第一場内信号機を第二場内信号機であると勘違いをしてしまい、第一場内信号機に対して「1番第二場内、注意、制限55」「本電車、大船1番停車、15両」と喚呼、速度を落とすことに注意を傾けました。
- ・1番線への振り分けのポイントと貨物線への振り分けのポイントは、同じ制限60km/hであり、線路構造が似ているのと速度計に注視していたため、勘違いに気付けませんでした。
- ・貨物下り線に入ったところで勘違いに気付き停車しました。その後は指令の指示に従い、貨物線運転に頭を切り換え、「輸送混乱設定」「通過設定」を行い、運転を継続させました。



第1閉そく信号機

第一場内信号機

第二場内信号機



#### 教育の課題

- ・4年間のライフサイクルを終え、3月1日に駅勤務から運転士に復帰、5月23日は一人乗務2日目でした。
- ・これまでは、ライフサイクルの復帰者に対する教育は3ヶ月程度でしたが、10日程度短い教育期間でした。要員が関係していると思われます。一人乗務になるための見極め終了後、「休日出勤はがし(休日出勤を解除し所定の休みに戻す)」が行われています。
- ・乗っていない行路、やっていない作業、泊まっていない乗務員宿泊所があり、また、ライフサイクル前と景色や運転時分(A1→A21)も変わっていたため、見極めや現場長面談の際、「不安しかない」と会社に申告していました。事象後の聞き取りの際にも申告しています。品川駅の入区は**0回**でした。
- ・現場長からは、「じゃあ1回なら不安はなくなるの? 2回なら不安はなくなるの? 何回なら不安はなくなるの?」と言われていました。



**違和感を感じたら列車を止めよう!**

**不安があったら乗務しない!**



**STOP**

**運転士個人の責任追及では、事故はなくなる。同じ事故を繰り返さないために原因究明委員会を通じて、真の安全第一の職場をつくり出そう!**