



2023年 8月10日
第14号

JR 東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実

編集 情宣担当

ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp>



JR東労組 大船駅構内 電化柱と列車の衝突事故 横浜地本 問題点の集約を実施中

8月5日夜、東海道線大船駅構内において列車と電化柱が衝突する事故が発生したことを受け、継続して情報収集を進めています。事故現場で直面した課題や、原因究明に向けて現場の状況から読み取れることなどについて議論を行っています。

お客さま救済の課題

- ・ 架線停電と混雑が重なり、熱中症の危険がある状況まで短時間で至ってしまった。
- ・ 車両の看視も必要とされる状況で、乗務員だけではお客さまの降車誘導は困難だ。
- ・ 救済後の代行輸送（バス・タクシー）の情報が取れていれば案内できた。
- ・ 現場の乗務員の判断を尊重して降車誘導できたならば、もう少し早く救済できた。
- ・ 異常時の車内における飲料品の提供に関して、現場の裁量では配布できなかった。
- ・ 自駅の対応で精いっぱいのため、駅間停車列車の救済に向かう余力がなかった。
- ・ 降車場所の足場が悪かったうえ、歩きながら写真を撮る人が多く時間がかかった。

運転整理の課題

- ・ 多くの列車でドアロックが扱われ、救済が完了するまで運転できなくなった。
- ・ 停電範囲の確認に時間を要していた。一列車ずつ架線電圧を確認していた。
- ・ 東海道線の終日運転見合わせの判断が遅く、他線区の終電時刻まで猶予がなかった。
- ・ 京浜南行をすべて磯子折り返しとしたため、車内点検の負担が極めて大きかった。大船方面へ行けると考えたお客さまが集中し、かなりの混雑となってしまった。
- ・ 前日列番と当日列番が混在し、指令計画書の処理が大変だった。

事故復旧の課題

- ・ 駅間停車のお客さま救済後の復旧着手となったため、2時過ぎからとなった。
- ・ お客さま救済から夜通し復旧作業へ移行したため、休憩が取れず疲労が大きかった。
- ・ 東海道線の運転再開見込みが8:00と発表されたが信じられなかった。運転再開後、当該電化柱に関係する架線が撤去されていることが現場へ周知されていなかった。
- ・ コストダウンで車載の補助バッテリーが撤去されているため、可搬式非常バッテリーの使用を構えていた。幸いにも蓄電池温存処置が講じられ、再加圧は問題なかった。

**命と安全が脅かされる事故を防ぐため
4M4Eに基づく原因究明を行おう！**