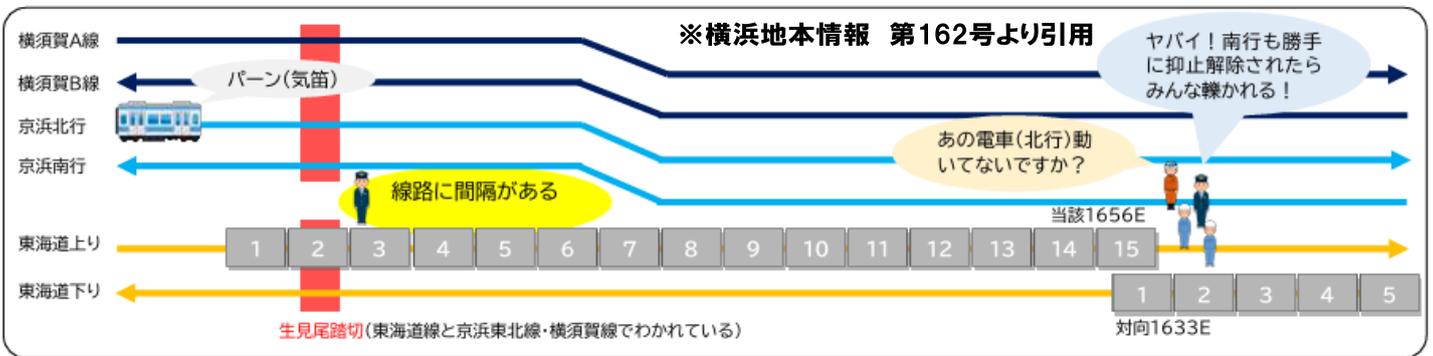


あわや大惨事

東海道線(4月26日) 生見尾踏切人身事故 安全確認が取れていない状態で京浜東北線・横須賀線抑止解除



4月26日、東海道線横浜～川崎駅間の生見尾(うみお)踏切で発生した人身事故が発生しました。このとき事故対応にあっていた検修社員や対向列車の運転士、消防士が作業中に、隣接している京浜東北線や横須賀線の抑止が解除されていたことが分かりました。幸いにも死傷者はいませんでした。

現場の生見尾踏切は東海道線と京浜東北線・横須賀線とは線路の間隔が離れており、踏切も分かれています。が、15号車付近では線路の間隔が狭く、最悪の場合、触車の恐れがありました。

関係する鎌倉車両センター分会では原因究明委員会を開催し、検証運動を行っています!!

過去には救急隊員が亡くなる事故も...

2002年11月6日、JR西日本東海道線塚本～尼崎間で人身事故負傷者の救護活動を行っていた救急隊員2名が後続の特急電車に接触し、1名が死亡、もう1名が重傷を負う痛ましい事故も発生しています。運転士や指令間とのやり取りがうまく行かず、救助活動中の安全確保が適切でなかったためとされています。同じような事故や事象を二度と起こさないために、大船支部は命を最大の価値基軸に、現場と共に原因究明を進めていきます!!

Nagashima

2024年5月2日
No.18

鎌倉車両センター分会
発行責任者 中室智雄
編集 情宣部

第1回原因究明委員会開催

4月26日に発生した「東海道線1656E生見尾踏切人身事故 対応作業中に抑止が解除された事象」について原因究明委員会を開催し議論を行いました。その中で出された主な意見を掲載します。

- ・生見尾踏切→東海道と京浜・横須賀は別の踏切になっている。
- 東海道側は人身が多く、横須賀・京浜は人立ち入りが多い。
- 人立ち入りの場合、抑止は横須賀と京浜のみ止めないことが多い。
- ・夜間で暗く見えづらい。踏切付近は明るく、そこから見るので余計暗く見える。どこから線路が近づくのか、どこに編成のアタマがいるのかもよくわからない。
- ・線形までは把握していない。
- ・警察と消防は抑止解除を把握していない。抑止されていない京浜の線路付近にいた。
- ・現場もパニックになっていた。
- ・車両点検等であればIP無線で指令⇄派出だけのやり取りだが、人身事故はそこに現責が入る。トップは現責だが、実際には指令からも無線が色々飛んできて、指揮命令が曖昧になりがち。
- ・負傷者位置で抑止線区を考えるのではなく、編成全体で考えないといけない。
- ・抑止を解除したのは誰なのか、何を根拠に抑止解除したのかが分からない。
- ・警察や消防も抑止されていない線区に立ち入っていた。指揮命令系統がどうなっていたのか。
- ・状況の厳しさはあるが、抑止が解除された線路に入ってしまった事実は受け止めていく。
- 今後、掘り下げを行っていく。

また、国府津運輸区分会で行われた原因究明委員会では、当該・対向両方の運転士も抑止解除されたことを知らなかったとのことです!!

今回の事象について、組合員や未加入者のみなさまからのご意見も募集しております!!どんな意見でも構いません。投稿フォームはQRコードよりアクセスできます!!



現場から安全議論をつくり出していこう!!