



東海道線電化柱倒壊事故 揺らぐ JR 東日本の安全!

8月5日、21時24分頃、藤沢～大船間を走行中の上り臨時列車が電化柱と衝突、3名のお客さまと運転士が軽傷を負うという事故が発生しました。事故に対する原因究明が急がれます。会社は、安全は経営のトッププライオリティーとして位置づけていると言っているにもかかわらず、会社の経営説明会では社員に対して「稼ぐ」を前面に出し、これでは事故事象の連鎖が止まる気配はありません。当該線区では当日勤務していた仲間から様々な出来事を聞くことが出来たのでその「声」を共有します。

あれだけ衝撃を受けた車両にも関わらず車掌省略で回送したことに驚いた。TE や EB が正常動作するのか不確定なのに。

相鉄直通に乗務していたが、駅が回送と放送していたが、こちら側には情報は一切なし。指令に聞いたが回送扱いの予定と言われるも、回送扱い中止。駅も混乱していた。指令が全く機能していない感じだった。

田町運転区で4時起床、出区電車が無く8時まで待機。東京から平塚行を担当するよう当直から指示があった。その後平塚行が運休、東京から便乗で平塚へ行って上り電車を担当すると言われるも、上り電車も運休になったから戻ってきてと指示があり品川で便乗電車を下りて乗り換えて新宿へ戻ってきた。二転三転し過ぎ。

翌日朝の横須賀線、総武快速線は分離運転していたが、東京駅で乗務員が居ない、と頻繁に無線が飛び増延していた。

とにかく人員が足りなくて旅客救済が上手くいかない状況だった。また抑止せず次々と列車を出していたので人災ではないかという一幕もあった。架線停電中に旅客救済と朝8時過ぎまで冷房の無い蒸し暑さに耐えていた乗務員も居た。

当直の指示なのかは分からないが南行は運休来ているが北行が生きるので便乗で小田原、国府津へ行ってくれという指示が多かった。しかし後ほど運休となり結局戻ってきてくれとなり、やたら空振りが多かった。運休のヘラが来てないからと言って、折り返し北行の充当列車が見当たらないのにとりあえず乗務員を送り込みまくるのは如何なものか。

**会社の経営姿勢に惑わされず、安全を第一に考え
行動、実行出来る風土を職場から創り出そう!!**