

発生から2か月！

8月5日事故発生！大船駅構内電化柱衝突事故！

お客さま救済に関する対策はたったの3行！

～掲げた対策は実施済又は物理的不可能！？～

「JR東日本は8月5日に発生した『大船駅構内電化柱衝突事故』の原因と対策についての報告がされた。」これは、関東運輸局から本事故の「背後要因を含めた原因究明」「再発事故防止のための措置」「乗客及び旅客への対応及び検証」「その検証結果を踏まえた適切な措置」を警告文書によって求められていた回答である。その中で「『お客さまの救済に関する取組み』」が記載されていたが、たったの3行の回答であり、いずれも実施済又は物理的不可能な対策しか掲げられていない。」

お客さまの救済に関する取組み

長時間の駅間停車が見込まれる場合は、速やかに降車誘導の判断を行うとともに、列車に搭載している救済はしこの迅速な設置や、応援社員による駅間停車列車からの速やかな降車誘導開始ができるように継続して取組んでまいります。

JR東日本 大船駅構内電化柱衝突事故の原因と対策 一部抜粋

<速やかに降車誘導の判断を行う>

以前から長時間駅間停車が予測される場合は現場の乗務員が再三にわたり降車誘導の依頼を指令に要請している。しかし、指令員が責任逃れでしっかりと判断出来ず降車誘導まで長時間要するのが現実！また、今回の事故も速やかに指令が判断できなかったため駅間停車の東海道線乗車中のお客さまがドアコックを扱い線路内に立ち入り、隣接する京浜東北線にも運転見合わせが発生、東海道線と同様に降車誘導をせざる得ない状況が人為的ミスにて発生。



<救済はしこの迅速な設置や応援社員による

駅間停車列車から速やかな降車誘導開始>

現在も乗務員、駅員とも年に一度、実物のハシゴを用いて訓練を行っている。最近では支社ごとに現車で多系統の社員も含め非常事故訓練を実施。また、どこの駅も人手不足、遠隔化の管理など仕事の多様化によりギリギリの要員で仕事を回している現実。委託駅では日勤者が不在の場合は3人以上要員を確保していないと応援には来ない。（実際に事故当日、委託駅に要請をしたが要員不足によって拒否されている）無人駅も増加し応援を出せるのはMOや営業統括及び統括センターがある駅のみ！



今の会社は現場が見えていないのは明白！

会社を正すのは労働組合のみ！