

横浜・シーサイドライン

25メートル逆走

衝突

6月1日、横浜市の新交通システム「金沢シーサイドライン」の新杉田駅で無人運転の車両が逆走し、車止めに衝突する事故が起きました。車両は5両編成で乗客約30人。ドアが開まって出発しようとしたところ、約25メートル逆走し車止めに衝突しました。車両はコンピューター制御による自動運転で、4日には運転士による手動運転で運転を再開しましたが現在も原因がわかっていません。

現在、車や電車など自動運転の流れが社会的に進んでいます。少子高齢化による人手不足や便利な社会の構築に自動運転は大きな力を発揮すると期待されています。しかし、事故時の原因究明の特定が難しい事やシステムの変更に多くの時間がかかる等の課題も指摘されています。

JR東日本も将来予測される運転士不足などに対応するため、2027年までに運転士が乗務しない「ドライバレス運転」の実現を

めざし18年末から19年初めにかけて、終電後の山手線を使い、出発から停車までを自動制御する「自動列車運転装置（ATO）」の走行実験を行っています。深沢社長は4日の定例会見で「事故を真摯に受け止めている」と述べる一方、「ドライバレス運転への方向性は進めていく」と、引き続き実用化をめざす考えを示しました。その上で「原因究明の結果、安全対策に見直しが必要となれば、採り入れていく」とも話をしています。

JR東労組は、「責任追及から原因究明へ」という安全哲学をもとに、安全・安定輸送を創り出すために職場から議論を創り出してきました。人間は間違いを犯すものであり、機械もシステムも完璧はなく、安全にとって絶対は存在しません。



「金沢シーサイドライン」の新杉田駅で逆走した車両は1日午後9時51分、横浜市磯子区

1日午後8時15分ごろ、横浜市を走る新交通システム「金沢シーサイドライン」の新杉田駅（同市磯子区）で、無人運転の車両が逆走し、車止めに衝突した。横浜市消防局によると、15人を搬送し、うち3人が骨折などの重傷、いずれも命に別条はない。署が詳しい事故の状況を調べ、業務上過失傷害容疑を視野に捜査する。運輸安全委員会は鉄道事故調査官を派遣した。国

交省の担当者は「過去のデータは確認できていないが、新交通システムでの車両逆走は記憶にない」と説明している。

機子署などによると、新杉田発並木中央行き5両編成で約30人が乗っていた。ドアが開まって出発しようとしたところ、約25メートル逆走し、車止めにぶつかった。車両はコンピューター制御の自動運転という。運営会社によると、全線運休しており、再開の見込みは立っていない。

無人運転25メートル逆走衝突

横浜・シーサイドライン 15人搬送

過去に例なく深刻
曾根悟・工学院大特任教授（鉄道工学）の話 新交通システムの逆走事故は、過去に例がないとみられる。事故は始発の駅での、運転方向の切り替を伴った場面で起きたと考えられる。運行システム上、もっとも気を遣う場面での事故で、深刻に捉えるべきだ。ゆりかもめなどの全国各地の新交通システムは、基本的に共通の設計でつづられている。事故原因がはっきりするまでは無人にせざるに添乗員をつけるなど、安全対策を講じた方がよい。

東奥日報
6月2日

職場からの議論で安全・安定輸送を創り出そう!