

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 66 2010. 08. 31.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

## またも営利優先・運行優先！？

8月25日、東京から下っていたB11編成の12号車パンタグラフに異常が認められることを新横浜駅の駅員が発見し、列車防護スイッチを扱って列車を止めるという事象が発生した。

このB11編成は、新横浜駅でパンタグラフを簡単に確認後、運行を再開し、小田原駅でもパンタグラフの再確認を行ったようですが、若干の遅れ(8~9分)を出しただけで終着の岡山駅まで運行されました。

そして、博多総合車両所岡山支所でパンタグラフを確認したところ、舟体内のコーベルワイヤの取付に一部不具合が発見されました。そのためにパンタグラフの舟体の動きが制限され、走行中に不自然な動きをしていたと想像されます。このパンタグラフの不自然な動きを新横浜駅の駅員が発見したものであると思います。

皆さん、今回の事態をどう思われるでしょうか？

## 会社は、駅員の異常発見を無駄にするな！

会社は、パンタグラフに異常があるかも知れないのに、若干の遅れを出しただけで運行を継続させました。パンタグラフに異常を認めた以上、直接的にパンタグラフを確認せずに簡単な(多分、遠くからの目視による確認)確認だけでは何が起きるかわかりません。

記憶に新しい今年1月29日に「こだま659号」が新横浜駅~小田原駅間で発生させた停電事故は、JR東海に対して国土交通省関東運輸局が警告文を出したほどの事故でした。会社は、この停電事故の原因をパンタグラフの舟体取付ミスで舟体が固定されていなかった(新幹線電車の検修を担当する者として、舟体が固定されずに1000km以上も走れたことに疑問がありますが！?)としています。この事故を起こした「こだま659号」は新横浜駅ではパンタグラフに異常はなかったと会社は業務委員会で言っています。それでも直後に会社の信用を失墜させるような重大な事故が発生させたのです。

それに比べて今回は、新横浜駅の駅員がパンタグラフの異常を認めて列車防護スイッチまで扱って、止めなければならない状況であったにもかかわらず簡単に確認しただけで運行を継続したことは大いに問題があり、会社の安全に対する姿勢が大いに問われなければならないと思います。

これまでも事あるごとに言ってきましたが、鉄道会社の使命として一番に優先されるのが『安全』です。決して今回の事態のようにせつかく異常を発見しているのに、『運行』が『安全』より優先させることはあってはならないことです。