

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報
No. 44 2010. 04. 23.
発行責任者 坂東 貞男
編集責任者 教 宣 部

N2事故 (GK破損事故) シリーズ⑥

N700系車両歯車箱破損事故で業務委員会を開催！

Point42号に続いて、4月9日、東海労本部とJR東海会社間で、N2事故に関する申し入れに対して行われた業務委員会の主なやり取りを報告をします。

エリアを越えて緊急出動して大丈夫！？

JR西日本の指揮下に入るのに決めごとがない！？

【大阪修繕車両所からの緊急出動に関して】

組合:事故当日、大阪修繕車両所の社員が現地に派遣されたが、どこが判断したのか。

会社:JR西日本の指令と協議し、当社の指令が判断した。

組合:JR西日本のエリアであり、大阪修繕車両所の社員はどこから指揮命令を受けるのか。

会社:指揮命令権はJR西日本である。指示に基づいて命令下に入る。

組合:エリアを越えた場合には決めごとがあるのか。

会社:決めごとはない。

組合:新神戸駅から新大阪駅までの仮搬送台車未使用の搬送はJR西日本が判断したと回答しているが、仮搬送台車使用し新大阪駅から大一両への搬送は誰が判断したのか。

会社:当社のエリア内なので当然、当社が判断した。

組合:仮搬送台車未使用のため明らかに歯車箱のひび割れ拡大、油が無かったことを勘案するとJR西日本の判断は間違っていたと考える。

会社:JR西日本のプレス発表から歯車箱内でコロが噛んでひびが発生としているが、この時点では解らない。

以上が大阪修繕車両所からの緊急出動に関しての主なやり取りです。

何故認めない！？

JR西日本の判断は間違っていた！？

会社は、JR西日本が仮搬送台車未使用で新神戸ー新大阪間を回送したことについて「この時点では解らない」とJR西日本をかばうような回答をしています。

しかし、新神戸で油が残っていたから回送したとも回答(Point42参照)しています、つまり新神戸駅で油が大量に漏れていたから歯車箱の油量を確認したということであり、油の漏れ箇所を確認しないはずは絶対にありません。

従って、マスコミ等で報道されたとおり歯車箱の外からギアが見えるほど大きく破損していたことを把握していたはずであり、JR西日本が仮搬送台車未使用で新神戸ー新大阪間を回送したことは安全上問題があったことは明らかです。

今回の事故を『他山の石』として、緊急時にこそ『安全』がより優先されるルール化を職場から追求していきましょう！！

【シリーズ⑦に続く】