

架線切断・停電事故緊急申し入れ!

2010年1月29日、新横浜～小田原間において停電事故が発生したことに対して2月1日、JR東海労新幹線地本はJR東海新幹線鉄道事業本部に対して原因究明と再発防止についての緊急申し入れを行いました。

当初マスコミ報道によると、「補助吊架線」の切断原因は架線の切断が先か、パンタグラフの不具合が先かと言われていましたが、2月1日JR東海は「パンタグラフ舟体の取付ボルトの取付け失念が原因」と発表しました。

また、現場（東京の各車両所）では、いつになく早い対応で、各職場の点呼において「原因はボルトの取付け失念である」という事と、緊張感を持って業務を遂行することを伝えていきます。

責任を社員のみ押し付けるな!! 発生要因を含めた原因追求を!!

事故発生後、会社は東京修繕車両所の舟体を交換した担当者3名を勤務から外しています。そもそも、この間多くのチェック表が作成され、提出忘れや記入漏れでもしよものなら即座に担当者呼びつけてチェック表を完成させていた。しかし、管理者たちは、舟体の取替時のチェック表がないことに今回初めて気がついたのです。やはり人間はヒューマンエラーを起こすものなのです。この舟体取替チェック表を作成していなかったのもやはり人間です。管理サイドの問題はなかったのでしょうか?

実際、交番検査車両所の所長は今回の事故について、「当該社員だけの問題ではなく、管理する側の問題もあったのでは」と訓示の中で語っています。マスコミからも「背後に構造的な要因はないかという分析も必要だ。」(2/4 朝日新聞)という指摘があります。JR東海はこのように誰もが「何故?まさか?ありえないこと!?!」という今回の事象について、担当社員に責任の全て被せることなく、原因に関わる背後要因について追求してこそ真の再発防止対策が出てくるという事を認識するべきです。

昨年7月に東京地区の車両所が「仕業検査車両所・修繕車両所・交番検査車両所」の3車両所に再編されてから今日まで、車両所間の連絡ミスや、当直から現場への連絡ミスなど、一歩間違えれば大きな事故につながるような事象がいくつも続いています。まさに管理者・管理サイドの責任が大きいものばかりです。このようなツケが今回の停電事故につながっているのではないかと懸念しています。

安全を守るために風通しのよい明るい職場をつくらう!