

# 「処分や配転」で事故原因や責任を労働者に押し付けるな！

## その時、一緒にパン点検台に上がった管理者は何をしていたのか？

1月29日の吊架線切断事故が起きて、早2カ月になります。この事故は本当に原因が説明されたのでしょうか？

JR東海は、当該社員3名が「取り付けボルトを付け忘れた初歩的ミス」が事故原因であるとしています。さらに、当該社員3名に「出勤停止5日間」と関連会社への「出向」という過酷な二重の懲罰で吊架線切断事故を収束させようとしています。

### 『取り付けボルトの付け忘れ』大いに疑問？

会社は、「ボルトがなかった」「ボルトの締結痕がなかった」「合いマークがなかった」ことから「ボルト付け忘れ」と推測したとしています。

まず、第一の疑問は最初に作業した12号車でボルトを付け忘れたとしても6号車の作業時に12号車は付けていないと気がつかなかったのか？

第二の疑問は、舟体の取り付けボルトがない場合のパンタグラフは、どういう状況なのか？ 事故以降、特別教育が行われていますが、ボルトが締結されていない舟体は、軽く触れただけでも簡単に落下します。

第三の疑問は、事故前に1000km走行したということ。組合との交渉で会社は「事実はずっとなんです」「舟体支えのくぼみがあって収まっている。バネで押し上げているから外れなかったと推定している」と言っています。しかし、具体的な検証は、一切していません。

このような疑問は、いまだ説明されていないのです。

### 『当日作業に立ち会った』管理者の責任なし』

会社の言うように「ボルトの付け忘れ」としても、平成21年度で初めての「特殊な作業」であり、マニュアルもない、経験した社員もごく少数しかない作業だったのです。だからこそ、管理者と一緒に現場に行ったのではないのでしょうか。それを会社は、現場にはいたが「安全作業や進捗状況を見るためだ」として一切「管理責任はない」と当該社員3名のみ責任にしています。こんなことが許されて良いのでしょうか。

### 『処分と配転』の懲罰で事故原因をもみ消すな！

この間会社は、新幹線で喫煙した社員や乗務中に眼鏡を外していた社員に対して、マスコミを活用して問題をことさらに大きくしてきました。さらに、当該社員には、処分のみならず、駅への配転や関連会社への出向という過酷な二重の懲罰を行っています。

JR東海労は、このような二重の懲罰を許さない闘いを職場から行うとともに、管理者に対しても社員が起こした事象・事故に対し管理責任を追究していきます。そして、今後も社員の立場で事故原因の究明を行っていきます。

JR東海労働組合新幹線地方本部

〒104-0032

東京都中央区八丁堀 2-1-2

水沢ビル2F

TEL 03-3551-2240