

新幹線が5時間遅れた停電事故！ 規格外のボルトに20年間気づかず！ 真の原因は「わかりません」?!

本部は1月30日、東海道新幹線三島～新富士間上り線で昨年12月17日に発生した停電事故について業務委員会を開催しました。

会社は事故原因を「き電線を掴んでいる金具を止めているボルトが外れ、き電線が上部に持ち上げられ地絡した」「ボルトが外れた原因は、規格品と異なるボルトを使用し、当該ボルトの割りピン穴（6mm）に適合しない割ピン（4mm）を使用したため」と回答しました。

また「平成11年にガイシを取り替えた際、割ピンは正規品の新品を使用したか、ボルトは現用品（平成2年から使用）を再利用したため、割ピンに若干の遊びがあるものの抜けることもなかったため気づけなかったと思われる」とし、会社は対策として「規格外の可能性のあるボルト約900ヶ所を緊急点検し、規格外のボルト189ヶ所を規格品に取り替えた」としています。

本部は議論のなかで、なぜ割ピンが脱落したのか？なぜ規格外のボルトが使用されたのか？チェック体制はどうなっていたのか？について問いましたが、会社は「推測」と「わからない」を繰り返すのみで真の原因を究明する姿勢は全く見えませんでした。

また、列車が約5時間も遅れたことにより、休養を取れずに翌日の乗務をせざるを得なかった乗務員がいたことについて、本部は「安全性が守れない、休養が取れない場合は便乗で帰すこと」「そのためにも異常時には予備者を確保すること」などを迫りましたが、会社は「個別のことは分からない」「異常時の想定は様々なケースがあり対応できない」「体調不良時は申し出てもらえれば対応する」と何ら現在と変わらないことを答えるのみでした。

いま職場では、マニュアルとチェックシートによって仕事が回っているといっても過言ではありません。本来、仕事は先輩から教わり経験を積むことで覚えていくものです。

最近発生している事故は、会社のマニュアル一辺倒の姿勢が原因のひとつになっているといえます。私たちは今回の事故に限らず、真の原因を究明し働きやすい職場をつくるために闘います。

列車の遅れで休養できずにそのまま乗務！
これで安全が守れるのか？