

スキップ

No.1

2010年 3月 1日
J R 東海労働組合

職場問題シリーズ①

架線切断事故？

多くの疑問を抱えたまま社員に責任転化！

1月29日、東海道新幹線の架線が切れる事故が発生し、品川～小田原間が停電するという事態となりました。会社は、車両所で1月27日にパンタグラフ舟体交換作業を行った際に人的ミスがあったとして「注意喚起！300系パンタグラフ舟体取り付けボルト締結失念」と題する掲示を張り出しました。その内容は、「J48編成の12号車パンタグラフ舟体と上枠との締結（痕跡が見あたらなかった）を失念した事が原因である」というものです。

ところで2月2日の朝日新聞には、「三人は聞き取り調査の時に、自分たちはしっかりやったと話したという。しかし、同時に行った6号車のパンタグラフには付いていた確認マークが、12号車には付いておらず、付け忘れであることがはっきりした。ボルトがないまま1千キロ以上走りながら、事故までの間パンタグラフが外れなかったのは偶然でしかない。上からのしかかる舟体の重さと、下からバネの力で伸びようとするアームでサンドイッチ状態になっていたのだ」と書かれていました。

他労組の組合員皆さん！

職場で思ったことが言えますか？

しかし検修職場では多くの社員から、庫から出る時や本線から駅停車する際には、大きく車体が左右に揺れるためにパンタグラフと架線との位置は一定ではなく、パンタグラフが外れなかったのは偶然とはならない！」「本当に1千キロ以上も『パンタグラフ舟体』が外れないで走れるのか、と疑問視する声が上がっています。また、「確認マーク」がなかっただけで「ボルト締結失念」となるのではかない！という声が上がっています。

そして、マスコミ報道によると、会社はボルト締結を失念したとされる社員3名に、2月23日付けで出勤停止五日間の社内処分と関連会社へ出向させることを明らかにしました。職場は、まさに「戒厳令」下にあります。他労組の組合員の皆さん！会社に疑問を投げかけ、真の事故原因の究明を追求しましょう！

何故？ 大きな疑問・・・！
舟体取付ボルトを付けずに1千キロ以上走れるのか？