

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

現場に責任を押し付けるな

喜勢社長
定例会見

「社内やグループ内でのルール順守、安全上の緩みや課題をしっかりと確認」

新幹線で相次ぐ重大事故

● 1月23日

東北新幹線上野—大宮で架線を張るための重りの部品が破損し、垂れた架線が列車に接触して停電（影響人員／約12万人）

● 3月6日

東北新幹線郡山駅で、つばさ121号（E3系7両編成）が停止位置を約500mオーバーラン（影響人員／約3万1500人）

● 4月2日

東北新幹線福島駅構内で工事車両のエンジンオイルが漏れて故障（影響人員／約4万3000人）



JR東日本の喜勢社長が4月9日、社長就任後初の定例会見を開きました。

「ルール遵守」「緩み」の問題？

会見で喜勢社長は、相次ぐ新幹線での事故・トラブルについて「安全のモードをさらに高くする」「社内やグループ内で日々の仕事の中でルールや順守すべきことがしつ

かり守られているか、安全上の緩みや課題がないかをしっかりと確認する」と語りました。

しかし、どの事故も原因は会社にあります。

1月の重錘ロッド破断では耐用年数を大幅に超えて使用していたことについては「あくまで目安」と開き直りました。「耐用年数を超えて使うのが当たり前」という会社の考え方が事故の原因なのです。

さらに、点検方法を「誤解」していた検査担当者が半数にのぼることが明らかになりました。これは指導や体制の問題です。現場の責任ではありません。

融合化や外注化など、鉄道と安全を軽視し続けた会社の責任です。

鉄道・安全軽視の施策の結果

3月のオーバーランについても、1年前に同じE3系7両編成がオーバーランしています。会社の対策は完了したことになっていましたが約7mにわたって滑走し、「絶対停止」位置を約450mもオーバーしました。当該の運転士に何の責任もありません。

会社の安全と鉄道を軽んじる施策の結果です。それを「社内やグループ内」の現場に問題があるかのような言い方は許せません。