

J R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。info@doro-shien.site

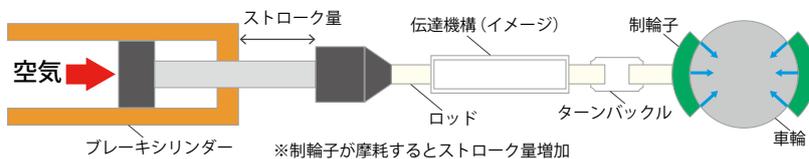
新幹線保守用車 追突・脱線事故

信じがたい安全の崩壊

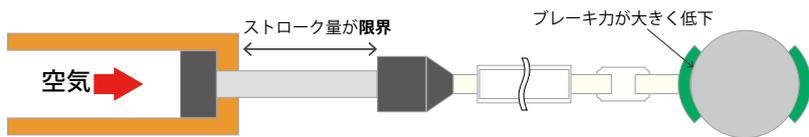
「14年にわたりブレーキ点検方法が誤り」

J R東海報道発表資料（8月5日）より

○ブレーキが掛かる仕組み



○事故当時の状態（推定）



- 軌道モーターカーに牽引された6両の碎石運搬散布車のうち少なくとも3両のブレーキ力が大きく低下した状態だった（その他3両は破損のため確認不能）
- ブレーキシリンダーのストローク量が限界になり、ブレーキの効きが大きく低下した状態だったと推定
- ストローク量を確認する際、最大圧力（10ノッチ）でブレーキをかけた状態で行うべきところ測定時の圧力が小さく（7ノッチ）、14ミリの誤差が生じた
- 判定位置を示すテープの右端で測定すべきところ、左端で測定していたため、さらに10ミリの誤差が生じた
- ストローク量の確認は7月20日にも行われたが、本来なら使用停止すべきところ、「使用可能」と判断した

7月22日の東海道新幹線での保守用車両の追突・脱線事故について、J R東海は原因と対策についての文書を8月5日に発表しました。当初は、「ブレーキ操作は行われたが、何らかの原因でブレーキが効かない状態になった」と説明されていました。今回、「メーカーに判定方法の確認を行っておらず、ブレーキの点検

方法を誤っていた」「車両導入の2010年から続いていた」「ブレーキがほぼ利かない状態だった」などと説明されています。また、計30両ある同車両のうち事故車以外にも5両がブレーキ力不足で、約3分の1に問題がありました。

にわかには信じがたい安全の崩壊です。

「メーカーに確認していない」なら、会社は最も安全よりの基準で指導すべきです。そうならなかった背景には、間違いなく利益優先・安全軽視の合理化施策があります。その結果、いつ事故になってもおかしくない状態が続けられ、労働者の命に関わる重大事故が引き起こされています。