

組織、人事・賃金制度改悪—乗務手当廃止反対！ 強制配転するな！ 融合化、ワンマン化反対！ ローカル線切り捨てやめろ！

モニタリング化・兼務で摩耗見落とし

宇都宮線 架線断線・停電事故 2/17 JR東が調査結果発表

2月17日、JR東日本は宇都宮線で発生した架線断線・停電事故についての調査結果を発表しました。

発見から2年10ヶ月交換されず

架線は新品の状態でも直径15・3ミ、8・7ミを下回ると交換対象、使用の限界値は7・7ミとされています。しかし、断線した架線は4・1ミまで摩耗していました。

目視点検では発見されたものの、交換すべき架線の取り違えが発生しました。また、架線のモニタリングでは2度にわたって摩耗し

架線断線にいたった経過

○23年4月7日：近接からの目視確認検査

架線の摩耗(7・91ミ)を確認。しかし、誤って並行する別の架線を取り替え、摩耗した架線はそのままに。

→摩耗を発見した作業責任者と交換の工事計画者が直接打ち合わせを行わず、お互いの認識がずれていた。

○24年5月、25年5月：検測車によるモニタリング 2度にわたり、モニタリングデータから「要注意箇所」として抽出できず。

→「ダブルチェック」は行われていたものの、「初めの1人が抽出したデータをチェックする」体制。初めに要注意箇所を抽出できなかった場合、そのままになる仕組みだった。

た状態の架線が見逃されました。その結果、初めに摩耗が確認されてから2年10ヶ月の間、放置されることとなりました。

報道では全区間の画像から摩耗した部分を確認する担当者が「別の業務と兼務で検査データを確認していたことなどから見落とし」とされています。

外注化・融合化の撤回を

会社は架線設備のモニタリングが導入の全面的な導入の目的として、「省力化と品質向上」を挙げていました。検測車によるモニタリングが年4回行われる一方、毎年1回行われていた近接からの目視による確認は「3年に1回」とされました。その結果、目視で見えてきた異常が見落とされ、断線・大規模運休が引き起こされたのです。明らかにコストと要員の削減、業務外注化と融合化が事故の根本的な原因です。

事故について喜勢社長は記者会見で「仕事のおさせ方の問題」「経営側の問題」などと語りました。しかし、業務融合化や外注化を現場に強制してきたのは誰なのか。口先では「経営側の問題」などと言いながら、外注化・融合化をさらに進めるなど許せません。

職場から、外注化、人事・賃金制度改悪、組織再編、融合化反対の声をあげよう。