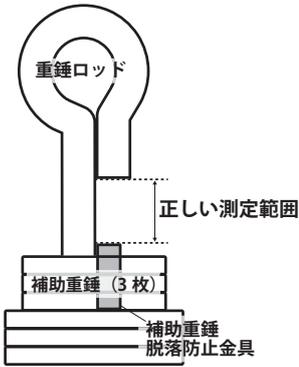


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

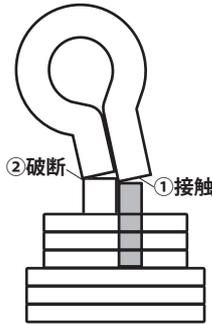
職名廃止・外注化で安全崩壊

重錘ロッド破断「再発防止」も 点検担当者の半数が「誤解」

検査時の測定範囲が間違っていた



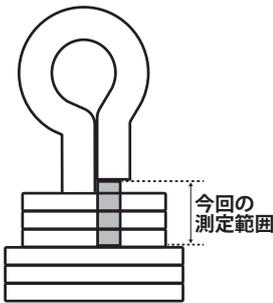
重錘ロッドの破断原因



この「隙間測定」は山手線で同じく重錘ロッドが破断した事故の「再発防止策」でした。重りとロッドの間に「5センチ以上

〈調査結果要旨〉
① 架線を引っ張る重り（重錘）を支える「重錘ロッド」が破断した原因
重りが膨張したことで「補助重錘脱落防止金具」（補助の重りのずれ防止金具）とロッドが接触したこと。
② 測定範囲の誤り
重錘の膨張等の対策として、「重錘上面とロッドとの隙間測定」を行ってきた。しかし、測定する範囲が誤っていた。

JR東は2月22日、東北新幹線の架線故障についての調査結果を発表しました。



の間隔」があるはずでした。ところが会社の追加点検では、新幹線で補助重りを使っている箇所9箇所の間隔が5センチ未満でした。しかも、点検担当者のなんと約半数が測定範囲を「誤解していた」こともわかりました。

「鉄道ないがしろ」で安全崩壊

JRは「マニュアルが曖昧だった」といいます。しかし、問題は「担当者の誤解」やマニュアルではありません。

「再発防止策」なのに隙間測定の意味や目的が伝わっておらず、同じ事故を繰り返したことが深刻です。安全を守る技術力の根本が崩れていることを示しているからです。鉄道業務をバラバラに外注化し、誰も鉄道全体に責任を取らなくなったことの結果です。

会社は職名廃止等で鉄道の技術・経験をないがしろにする「宣言」をしました。その中で、安全破壊が重大事故の続発にまでいたっています。

鉄道とそこで働く労働者をないがしろにする会社に対抗する力は闘う労働組合です。職場から職名廃止・融合化反対、外注化・ジョブローテーション撤回の声をあげよう。