

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！

現場に責任おしつけるな

喜勢社長「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」

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



全上の緩みや課題がないかをしっかりと確認する」などと語りました。しかし、どの事故も原因は会社に

JR東の喜勢社長は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、この間相次いでいる新幹線での事故・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っかりと守られているか、安

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がわかって、も、「あくまで目安」と説明しました。「耐用年数を超えて使うのが当たり前」という会社の考えそのものが事故の原因です。さらに、本来点検すべき方法を「誤解」していたという検査担当者が半数にもものぼりました。半数も「誤解」していたということは、そもそもその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年ほど前に同じE3系7両編成でオーバーランしていました。会社の「対策」は完了した事になっていましたが約7kmにわたって滑走し、「絶対停止」位置も約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。どれも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。