

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

東海道新幹線 保守用車両衝突で終日ストップ 運転士は首の骨を折る重傷



7月22日3時40分頃、東海道新幹線・豊橋～三河安城間で保守用車両が衝突・脱線し、終日の運転見合わせとなりました。

J R東海は会見で、「居眠りやよそ見はなかった」「作業員はきちんとブレーキ操作をしており手順誤りはない」「車両同士が接近するとブレーキがかかる安全システムも作動した」「何らかの原因で減速できなかった」と発表。詳細は調査中としました。

生命に関わる重大な事故

事故では4人の労働者が負傷、運転士は首の骨を折る重傷を負っています。労働者の生命に関わる重大事故です。

現場は下り勾配であり、車両は交換後のラスト（碎石）を積んでおり重量が重くなっており、追突された側の車両は「通常では考えられない」と言われるほど損傷していました。

発表によれば、追突した車両は本来500mの距離を取るべきところ、衝突時は時速約

40km/hでした。ほとんど減速できなかったこととなります。

また、事故現場の約2km西側にはトンネルがあります。「東京方の豊橋保守基地に向かう途中」だったと発表されており、直前までトンネルを走行していたこととなります。

「安全システム」はGPSで列車位置を把握し、接近時にブレーキと警報を自動的に作動するものです。トンネルから出た直後で動作が遅れた可能性もあります。

さらに、J R東海は22年4月から安全システムを「150m手前で停止」から、「編成同士の間隔・相対速度に応じてブレーキを細かく作動させ、最終的に10m手前で停止」に変更していました。

安全破壊の外注化・合理化反対

6月に検査が行われたばかりであり、事故前の6回のブレーキ操作でも問題がなかったのに、なぜ減速できなくなったのか？ 原因ははっきりしていません。しかし、合理化・外注化は安全を破壊します。それは乗務員・現場労働者の生命に関わる問題です。

J R東日本は改めて検修部門の全面外注化、検査派出廃止に踏み出そうとしています。安全を破壊し、乗務員にさらなる負担を押し付ける外注化・派出廃止には絶対反対です。