

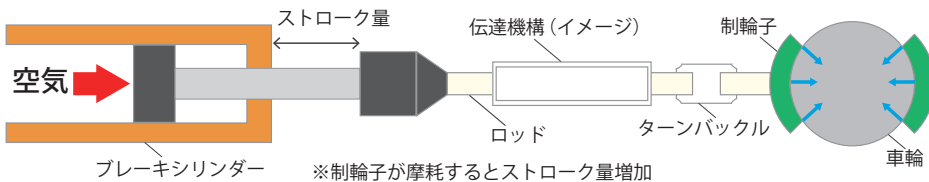
ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

# 信じがたい安全の崩壊

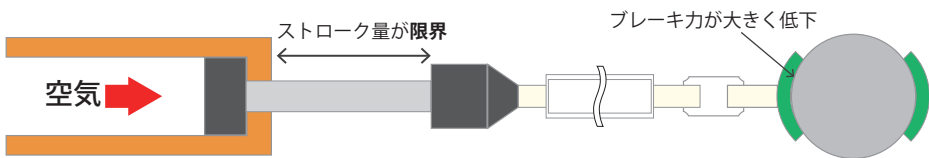
## 東海道新幹線 保守用車追突・脱線事故 「14年にわたりブレーキ点検方法が誤り」

JR東海報道発表資料（8/5）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%程度の誤差が生じた
- ・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%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、JR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。