東海労 関西

２０１５年
２月４日
第６８８号

ＪＲ東海労新幹線関西地方本部
http://www.geocities.jp/jrcu_s_kansai/
発行責任者 小林　國博　編集責任者 島津　力

パンタ逆取付け！
再発防止対策を求める「声」！

今年になってパンタグラフの「誤取付け」とされた問題を多くのマスコミが取り上げました。単純に作業者の責任論を書いている記事もありますが、パンタグラフ舟体が逆に取り付けることが可能であり、その状態のまま１２日間も発見されずに営業運転をしていた事実に警鐘を鳴らす記事も少なくありませんでした。

私たちは、この問題を昨年開催された業務委員会の中で会社と議論してきましたが、全てを作業者の責任にして、状況の説明や現場写真すら明らかにしなかった会社の姿勢は絶対に許せません。

１月２５日の中日新聞に掲載された記事「警告」は、まさしく私たちの訴えてきた内容と一致する記事でありました。

2015年(平成27年)1月5日(月曜日)　©中日新聞社 2015　(日刊)

中日新聞

滋賀

発行所 中日新聞社
名古屋市中区三の丸一丁目6番1号
〒460-8511　電話 052(201)8811

2015年(平成27年)
1月5日(月)
官公庁仕事始め

のぞみパンタグラフ逆に
12日間ミス気付かず

東海道新幹線で昨年五月、作業ミスでパンタグラフの部品を左右逆に取り付けた「のぞみ」が十二日間にわたり営業運転していたことが、JR東海への取材で分かった。架線切断などの事故は起らなかったが、JR東海の作業マニュアルでも逆に取り付けた場合の危険性を明記しており、専門家は「大事故につながりかねない。ミスに上塗りしている。」と指摘している。

ボルトを締めていた。点検役の作業員もパンタグラフを持ち上げたり接合部を目視して取り付け状態を確認したが、ミスに気付かなかった。運転中の十二日間に「正常に取り付けられていない状態で走行するのは安定輸送の面から好ましくはない」と話す。

国土交通省は本紙の取材に「パンタグラフ舟体の取付部は、ボルトが完全に締まらずボルトが緩む」と危険性を明記している。

た際、舟体を左右逆にしてボルトを締めていた。点検役の作業員もパンタグラフを持ち上げたり接合部を目視して取り付け状態を確認したが、ミスに気付かなかった。運転中の十二日間に「正常に取り付けられていない状態で走行するのは安定輸送の面から好ましくはない」と話す。

内堀 外堀
警　告

正月の名古屋駅は多くの乗客でごった返していた。中でも四日の東海道新幹線上りの利用者は三十一万四千人に達し、ＪＲ発足以降、最多となった。

今や私たちの生活になくてはならない新幹線。その信頼を支えてきたのは高い安全性だろう。にもかかわらず、である。

昨年五月、パンタグラフを逆に取り付けたまま、「のぞみ」が十二日間営業運転していた。気にかかったのは、過ちが分かった後のＪＲ東海の対応だ。

ＪＲ側は「担当者の問題であり、会社の対策に問題はない」とする。「人は過ちを犯す」という前提に立てば、ヒューマンエラー防止に終わりはない。ましてや、社内文書で部品脱落の危険性まで指摘するほどの重大な過失だった。

新幹線の安全神話は、先人たちの不断の努力によって築かれたはず。「再発防止策を見直す必要なし」と判断したＪＲ東海に不安をぬぐえない。そこに安全に対するおごりはないのか。

いま一度、今回の過ちを「警告」として、かみしめてもらいたい。（中沢誠）

中日新聞　二〇一五年一月二五日