

「保守用車同士の衝突・脱線」 に関する申入れ!

7月22日、東海道新幹線三河安城～豊橋間の上り線において、保守用車同士が衝突・脱線し復旧に長時間を要したことにより、ご利用のお客様に多大なご迷惑をおかけしました。また、作業員が、首の骨を折るなど、重大な労働災害も発生しました。

そして、会社は、8月5日、保守用車脱線の原因と対策についてプレス発表をし、その中で、「車両のブレーキの低下及び点検に対するメーカー側との相違があった。」また、社内ルールでは、保守用車の運用前にブレーキ力を確認することにしていましたが、「今回、それを怠っていた」との人為的ミスが原因であるかのような報道をしています。

過去、2015年12月10日に、静岡駅～新富士駅間で今回と同様の保守用車同士の衝突・脱線事故が起きましたが、過去の教訓が全く活かされていないのは、ただ単に、人為的ミスで起きた事故とは到底考えられません。

よって、今回起きた重大事故に関して、労働組合として原因究明と再発防止策のため8月9日、関西支社に申入れを行いました。

主な申入れ内容

- ・当日の保守作業の工程及び事故概況の詳細を明らかにすること。
- ・当日の保守作業の工程に時間的な無理はなかったのか明らかにすること。
- ・砕石運搬散布車のブレーキシリンダーのストローク量を確認する際、最大圧力でブレーキをかけた状態で行うという、保守用車メーカー想定の確認を採っていなかった理由を明らかにすること。
- ・ストローク量の調整要否の判定について、当社からメーカーに対して判定方法の確認を行わなかった理由を明らかにすること。
仕業点検において、ストローク量を確認を行う作業者は一人で行うのか明らかにすること。
- ・軌道モーターカーの運転従事者の職歴を明らかにすること。
- ・事故当日、接近警報装置の保安装置は動作していたのか明らかにすること。
- ・運転従事者の保守用車運転に関する、定例の教育・訓練等を実施していたのか明らかにすること。
- ・会社は、保守用車の仕業点検におけるストローク量の確認時にルールが不明確であるど、管理体制が不十分であった反省を踏まえ、対策を発表しているが、今後、この種事故が今回の対策でなくなるのか、会社の考えを明らかにすること。