



安全崩壊の危機！

新生展望

2024年3月6日、東京発新庄行き「つばさ21号」(7両編成)が郡山駅の停止位置を約500mオーバーランする事象が発生した。オーバーランしたこの列車は、郡山駅手前のポイントで制限速度の倍である160kmで通過していたことも判明した。

同列車の乗客は、ポイント通過時に大きく揺れて「脱線すると思った」と語ったが、ポイントの制限速度は80kmである。その倍にあたる160kmでの通過は、脱線の危険性に直結する。

東北新幹線には、自動で減速する「デジタルATC」が導入済みである。ATCが正常に動作していれば500mもオーバーランすることはあり得ない。

郡山駅では、2022年12月にも「つばさ159号」(7両編成)が約160mオーバーランする事象が発生している。

この時は、7両編成単独では雪の影響が大きいと推測され、会社は10両編成を増結しブレーキ軸を増やす暫定対策を実施した。しかし、今回またもや同種事象が発生した。

会社はこの事象に対しポイントの制限速度は乗り心地のために設定されたもので、倍の速度で通過しても脱線の危険性はなかった」と発表した。福知山線脱線事故は制限速度70kmを116kmで通過し、死者107名、負傷者562名の大惨事を引き起こした。

安全をトッププライオリティと自称するJR東日本が、「倍の速度で通過しても脱線の危険性はなかった」とする主張は、福知山線脱線事故の遺族や負傷者を愚弄する行為である。

ATCは速度超過しないための装置である。たとえ1km超過しただけでも安全にかかわる重大な事象である。同時に、私たちは1kmの速度超過であろうと常に正しく申告し、同種事象を引き起こさないように仲間に警鐘を鳴らしている。

マスコミと社員へのダブルスタンダードは許されない！！

他方、会社は私たちの申告に嘘偽りがないかを検証し、場合によっては長期の日勤教育を課し、乗務できないほどの人間破壊まで強要している。

なぜ、システムエラーである「乗り心地のため」の制限速度違反は「倍まで許容される」のに、ヒューマンエラーである「私たちの正しい申告」の制限速度違反は「罰せられるのか」会社はこの矛盾に答えるべきである。

会社は「グループ安全計画2028」で「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」と主張するが、なぜ同種事象を発生させてしまったのか。会社はその根拠を語るべきである。同種事象は「想定内」である。「想定内」さえ想像できないのが今のJR東日本の偽らざる現実である。

今、職場では懲罰的な日勤教育と、ヒューマンエラーを認めない職責剥奪の他職種への異動という、国鉄の持っていた官僚的で傲慢な体質の「悪いDNA」が跋扈している。

同時に、社会的批判を恐れるが故に、マスコミと社員へのダブルスタンダードという自己保身は、安全という「礎」まで崩壊しようとしている。

私たちは安全問題に妥協などしない。安全な鉄路を守り続けるという使命感と仲間の結束力は、私たちに貫かれた鉄道労働者の「良きDNA」である。

会社の経営体質は、常に官僚的で傲慢な上意下達である。だからこそ、この会社には労働組合であるJR東労組が絶対に必要不可欠である。

私たちがたたかわなければ、仲間の命も会社経営も守り抜くことは出来ない。鉄路の安全と働く者が希望を持てる会社をみんなの手でつくり上げよう！

今こそ「負の遺産を解消すべき」である。官僚的で傲慢な体質の「悪いDNA」を鉄道労働者の「良きDNA」で粉砕するのは私たちの実践のみである！

：(Y)

会社の安全軽視に声を上げよう！