



# ぽっぽ屋



輸送サービス労組 東京支部

2024.1.26  
No. 057

新幹線架線垂下事故から今の会社体質が明らかに！

## 老朽化を放置していたのか？

私たちの会社は鉄道業です！「安全第一」でなければいけない！

### 第8次安全5ヵ年計画

「グループ安全計画2028」

#### 6. 効果的な安全投資

＜JR東日本グループに起因する

鉄道運転事故ゼロのために＞

在来線・新幹線設備の強化および老朽化対策  
・電力設備・軌道設備・土木構造物・駅設備

※一部抜粋



架線垂下の原因は・・・

自動張力調整装置の重錘ロッドが破損したため、

重錘がワイヤーから外れ、架線が垂下してしまった！

1月23日9時58分頃、上野～大宮間において、自動張力調整装置の重錘ロッドが破損したため、架線垂下が発生、架線垂下した区間に新幹線が進入し停電やパンタグラフ破損等が発生した。この事故により終日新幹線は運転見合わせになり、新幹線停車駅の駅構内は大混雑した。対応にあたったすべて関係社員の皆さん大変お疲れ様です。

なぜ重錘ロッドが破損してしまったのか？

それは耐久年数を大幅に超えているにもかかわらず使用し続けたからである。

2011年に発生した「東日本大震災」にてJR東日本は新幹線設備を中心に大きな損害を受けた。その際、新幹線設備をすべて点検している。また、昨年末に「安全計画2028」を策定し、その中身に「在来線・新幹線設備の強化および老朽化対策」とも謳っている。つまり今回、破損した重錘ロッドの耐久年数が超えていたことを知りつつ、事故が発生するまで使用していた可能性が非常に高い。JR東日本は利用するお客さまを安全かつ快適に安心して送り届けなければいけない公共施設であり、今回の事故はお客さまの信頼と信用を失墜させた極めて悪質な事故であります。2009年の信濃川発電所不正取水問題以降、コンプライアンスの重要性を念頭に置き、現場社員に教育してきたにも関わらず重錘ロッドの耐久年数を超えて使用続けたことは鉄道を利用していたお客さまはもちろんのこと全社員にもしっかりと説明をすべきである。

現在のJR東日本はモビリティ事業より生活ソリューション事業に力を入れている。そのため「利益優先」「コストダウン」「生産性向上」がより強く表れている。今回の事故を通じて改めて私たちが働く会社は鉄道会社であり、「安全」を第一に考えて行動していかなければいけない！

設備破損による大規模事故は大船駅構内電化柱倒壊事故に続き1年で2度目！

**経営側は「安全に対する姿勢」を即刻見直すべきだ！**