

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！

続発する重大事故—鉄道業務 ないがしろにしてはならない

この間、重大事故が相次いで発生しています。「単線区間の上下線から同時に進入」「旅客列車が貨物線に進入」「加圧状態のまま作業が行われ感電死」「電化柱と走行中の列車が衝突」—どれも本来なら「考えられない」ものです。

深刻な鉄道の安全崩壊

8月15日、東海道新幹線は台風7号の影響で計画運休となり、16日には静岡県内の突発的な大雨で5時間以上の運転見合わせが発生しました。しかし、問題は17日にまで混乱が続いたことです。

台風13号で記録的な大雨



被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。土砂崩により内房線は長時間の運転見合わせ、外房線は12日始発からの運転再開でした。対応された方、通勤に影響のあった方、お疲れ様でした。

- ▷ 3月 2日 川越線・単線区間で上下線電車が同時進入
- ▷ 5月 23日 東海道線普通列車が貨物線に進入し緊急停止
- ▷ 6月 16日 内房線・上総湊～竹岡間で作業員が感電死
- ▷ 8月 6日 東海道線・藤沢～大船間で電化柱衝突
- ※ 8月 17日 東海道新幹線で台風・大雨後も列車混乱

新大阪での分離運転が行われましたが、ホームも引き上げ線も列車が詰まって動かせない状態に陥りました。列車運用で最もやってはならないことのはずです。

8月5日には東海道線の藤沢—大船駅間で約80^キで走行中の列車と傾いた電化柱が衝突するという衝撃的な事故が発生しました。

JR東は15年にも山手線で電化柱倒壊事故を起こしています。しかし、「原因」とされたのは表面的なもので、「対策」も本質的な問題には何一つ触れませんでした。

「IT企業化」攻撃に反対の声を

問題の根本はJRが進めてきた業務外注化であり、合理化、コスト・要員削減、鉄道業務の軽視です。鉄道業務は膨大な本数の列車を、気象条件等のさまざまな条件も判断しながら運行しなければなりません。日々、車両の検修、保線、電力などのメンテナンスも欠かせない、24時間、365日にわたる業務です。

それを、「鉄道も経営するIT企業になる」といって、鉄道の安全を守る現場の業務、技術や経験をかえりみなくなった結果が続発する重大事故です。鉄道の現場で働く者を「何でも屋」のように扱ってないがしろにすれば、安全は崩壊せざるをえません。職場から「鉄道も持つIT企業」化攻撃に反対の声をあげよう。