

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

## 外注化・コスト削減が安全破壊

### 1/23 東北新幹線上野～大宮間停電・感電事故



1月23日、東北新幹線大宮～上野間での架線トラブルで停電し、終日の運転見合わせとなりました。架線を引っ張る重りの設備（重錘ロッド）が壊れて架線が垂れ下がったことが原因だと報じられています。

#### 「耐用年数」よりコスト削減優先

壊れた重錘ロッドは耐用年数が30年だったにも関わらず設置から約38年が経過していました。JRは「30年は目安」「昨年の目視点検で問題なかった」と説明していますが、耐用年数を超えた使用が当たり前と考えていることが自体が重大な問題です。

バネ式への取り換えが30

#### □耐用年数30年の重錘ロッドを38年使用

- ・重り設備計約500カ所のうち半分の約250カ所は設置から30年を超えている。40年を超える設備もある。
- ・JR東は96年から約4千カ所を故障リスクが少ないバネ式への取り換え済み。
- ・東海道新幹線では2005年からロッドは10年で交換されている。
- ・2005年11月には山手線で同じくロッドが折れて架線がたるむ事故が発生

→繰り返される事故の原因は外注化・コスト削減優先

#### □復旧作業中に協力会社の作業員が感電

- ・「停電させてから作業しなければならなかったが、他の電車を動かすために電気が流れていた」
  - ・昨年6月にも内房線で感電死亡事故
- またも外注先の労働者が犠牲に

年近く経っても終わっていないことも含めて、安全よりコスト削減を優先した結果です。

#### またしても外注先労働者が犠牲に

復旧作業で協力会社の作業員が感電し2名が救急搬送されました。昨年6月に内房線で感電死亡事故が起きたばかりです。またしても外注先の労働者が犠牲にされました。

事故の原因は外注化・コスト削減で安全を破壊してきたことです。それが、この間の鉄道業務と現場労働者を軽んじる施策の中で、考えられない事故の続発につながっています。外注化、融合化攻撃に職場から反対の声をあげよう。