

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！

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



ト削減を優先した結果です。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。

壊れた重錘ロッドは耐用年数30年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自体が重大な問題です。

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、終日運転見合わせとなりました。原因は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だと報じられています。

「耐用年数」よりコスト削減優先

○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

→またしても外注先の労働者が犠牲に

.....
またしても外注先労働者が犠牲に
復旧作業では、協力会社の作業員が感電し2名が救急搬送されています。昨年6月にも内房線で感電死亡事故が起きたばかりです。何重にもわたる外注化の中で、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。