

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！

鉄道軽視で安全守れない

JR西日本 機器不具合・人的ミスが連続発生

【JR京都線】6月11～12日に相次ぐトラブル

- ① 6月11日16時19分頃、特急列車から防護無線が誤発報された。揺れを検知した際に列車を緊急停止させる車両挙動検知装置に繋がる配線のコネクタ部の不具合が原因と発表。京都線や神戸線、山陽線などで運転を見合わせに。
- ② 17時半に運転再開。だが、乱れたダイヤを変更する運転整理端末にも不具合が発生。ダイヤ変更が進まなくなる。
- ③ ダイヤ修復が追いつかないまま、翌12日0時55分頃に京都線・向日町駅で信号トラブル。「工事の過程における誤り(停電回復時に信号装置を自動的に回復させる機能が実装されていなかった)」ことが原因と発表。完全復旧は3時20分になり、影響人員は9万5千人に。
- ④ 同じく6月12日の6時42分頃、JR京都線・茨木駅に長さがオーバーした貨物列車を、担当指令員が駅に進入させ、後続列車が進めなくなった。「担当した指令員以外にも、車両に関する二つの表現の違いを理解していない社員がいた」「組織として教育に問題があった」と発表。
- ⑤ 後続の特急が駅間停車し、乗客約120人は線路に降りて徒歩で移動。朝の通勤ラッシュを直撃し、影響人員は約12万5千人（前日と合わせて約22万人）に。

JR京都線（東海道本線・大阪～京都間）で6月11～12日トラブルが相次ぎ、影響人員約22万人の大規模な影響が出ました。

京都線は通勤・通学の「大動脈」路線です。そこで防護無線や運転整理端末の不具合、信号トラブルが相次ぎました。さらに、指令員が貨物列車の長さを勘違いして、信号が変わ

らなくなるトラブルが続きました。

22年10月・今年1月に組織再編

JR西は22年、金沢支社以外を近畿・中国・山陽新幹線の各統括本部に統合する組織再編を実施。今年1月には鉄道事業本部の営業部を廃止し「鉄道マーケティング本部」を設立

しています（JR東は22年に設立済）。

「鉄道事業に軸足を置いて考えるのではなく新たな価値創造のため」と言われています。

「トラブル続発」の直接の原因は様々ですが、根本はこうした鉄道業務への軽視の中で起こっています。

JR東が進める職名廃止・融合化、ジョブローテーションは、あまりに乗務員・乗務労働を軽んじてます。「何でも屋」のような扱いは許せません。