

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！

相次ぐ信じがたい安全崩壊

JR貨物631両で輪軸組立作業で不正 JR東海・北海道でも基準値超えの圧力

【JRで続発する信じがたい安全崩壊】

▼JR貨物631両で不正（9/10発表）

北海道支社輪西車両所 貨車 319 両
関東支社川崎車両所 貨車 275 両
関西支社広島車両所 機関車 4 両、貨車 33 両
→その後の緊急点検でJR東海10両、JR北海道約180両で圧力の目安超過が明らかに

▼JR九州・高速船で浸水を隠ぺいするために 浸水量の虚偽記載・浸水警報センサーの高さを細工（8月の国交省監査で発覚）

▼JR東海・保守用車両「約14年間、ブレーキの点検方法を誤り続けていた」「3分の1の車両がブレーキ力不足だった」と発覚

JRで信じがたい安全崩壊が相次いでいます。9月10日、JR貨物は3つの車両所で車両の輪軸組立作業時に不正行為があったと発表しました。それ以前もJR九州の高速船の浸水隠ぺい、JR東海でのブレーキ検査誤りなどが起こっています。

車軸取り付け時に圧力超過

JR貨物では、貨物列車の車輪に軸を取り付ける作業で、取り付け圧力が基準値の上限を超えた際、記録表の値を基準値内に

書き換えるデータ改ざんをしたり、上限を超えたままにしたりしていました。7月に新山口駅構内で脱線事故が発生し、原因調査の中で社員からの通告で発覚しました。その後、各鉄道会社で検査が行われていますが、すでにJR東海で10両、北海道で約180両で圧力が基準を超えていたと発覚しています。

「鉄道軽視」の融合化撤回を

ここまで検査不正が横行するというのは、明らかに会社の責任です。

現場への調査では「作業のやり直しによる部品廃棄を避けたかった」「基準値の上限を少し超えても問題ないと認識していた」と報告されています。コスト削減が優先され、安全の根幹が崩されています。

鉄道の安全は、さまざまなシステムの専門技術で成り立っています。それをないがしろにすれば安全は崩壊します。

JR東は職名廃止・業務融合化を進めて、乗務員の仕事の重要さも軽視しています。検修業務では機能保全の外注化にまで踏み出しています。鉄道の安全も労働者の権利も破壊する攻撃を許すことはできません。