

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！

JR 架線断線で25万人に影響

業務外注化・鉄道ないがしろの施策で安全崩壊

5月23日 日テレNEWSより



JR 東日本管内だけでもここ数年で架線のトラブル・事故が相次いでいる

2024年 11月8日	東北 新幹線	架線から金具が落下
2024年 1月23日	東北 新幹線	重錘ロッド破断で架線垂れ下がり停電・運転見合わせ
2023年 9月16日	青梅線	架線が切れ電車が停止
2023年 8月6日	東海道線	電化柱が折れ走行中の列車と衝突
2022年 8月16日	宇都宮線	架線断線で運転見合わせ

「闘いなくして安全なし」
 職場に闘う労働組合を取り戻し、業務外注化、融合化等の攻撃に「反対」の声をあげよう。

こんなことを進めれば、技術継承と安全の崩壊はさらに進みます。

会社は来年にも、機能保全を含めた検修部門の全面外注化、「現業と非現業の区別をなくす」などの組織、人事・賃金制度、労働条件の抜本的改悪を行おうとしています。

5月22日、山手線で走行中の列車のパンタグラフ付近から火花が出ているのを車掌が発見しました。その後、50編成中21編成の列車で計43基のパンタグラフが曲がっていることが発見されました。また、新橋駅構内で架線が断線していることが確認されました。

運転見合わせは、外回りは22日夜から、内回りは23日の始発から23日朝まで続きました。運行再開後も運行できる列車が限られたため、176本が運休、約25万人に影響する重大事態となりました。

会社は原因について、「垂れ下がった架線に列車のパンタグラフ

ラフがぶつかって曲がった」「架線設備の施工が不十分だった」と説明しています。鉄道業務の全面外注化の中で、技術継承と安全の崩壊が激しく進んでいることが表れています。

繰り返される架線トラブル

これは今回だけの問題ではありません。この数年、JR東日本管内だけでも架線に関連する事故やトラブルが続いています。

本質的な原因は、全面的な外注化であり、融合化等の鉄道をないがしろにする施策です。