

山手線・
京浜東北線

停電で8時間以上運休

安全破壊の外注化、業務融合化撤回を



1月16日、J R山手線と京浜東北線は始発から13時ごろまで8時間以上にわたりほぼ全線で運転がストップしました。影響は約67万3千人に及びました。

さらには、7時20分ごろに京浜東北線だけ運転を再開したものの、安全装置から発煙し再び運転を中止。その際に2本の電車が駅間で立ち往生になり、13人が体調不良を訴え、そのうち5人は病院に搬送される事態になりました。

深刻な安全崩壊

会社の発表では、田町駅の改良工事で夜間作業中に送電を止める安全装置を設置していましたが、作業後に送電を再開する際、「なんかの不具合」が起こって山手線・京浜東北線が停電状態になったとされています。

会社は現在も「不具合」の具体的な内容とその原因は「調査中」としています。報道では、「安全装置が作動した状態で電流を流した」「安

全装置が正常に解除できなくなった」と報じられています。

現時点で詳細な原因などははっきりしていません。しかし、ごく基本的なレベルで安全が崩壊していることは間違いありません。

最大の原因は外注化

最大の原因は、J Rが進めてきた外注化施策です。鉄道の「現場に直結した業務」はグループ会社に外注化し、J R本体は「管理」だけしていれば良いと、運転士・車掌を除くすべての系統で次々に外注化が強行されてきました。

その結果、生み出されたのは誰も列車運行全体に責任を取らない無責任体制です。すでに「設備管理（J R）の人が現場の仕事をわからない状況」（渡利副社長）、「（外注化の）スキームはある意味で破綻している」（喜勢社長）と言わざるを得ない状態です。

そもそも「こんなことをすれば安全が崩壊する」という職場からの声を踏みにじって外注化を強行したのは誰なのか。その上、会社は「鉄道ありきで考えるな」と鉄道業務もそこで働く現場労働者もないがしろにして業務融合化を進めてきました。さらなる外注化と融合化、組織、人事・賃金制度改革を強行しようなど絶対に許せません。