

# 繰り返された停電・運休

## 山手線・京浜東北線停電事故

### 昨年12月宇都宮線まったく同じ事故



山手線・京浜東北線

JR東の加藤修常務は、「再発防止策を検討中だった」と語っています。会社は対策として、「ダブルチエックで確認」、「テ

1月16日に発生した山手線・京浜東北線での停電事故と8時間もの運休の原因について、会社は1月23日に「検電接地装置（全装置）の取扱いの誤りが原因」と発表しました。送電時に解除すべき安全装置が、接地状態のまま送電が再開されていました。また、復旧について、「送電設備と検電接地装置の切り離しに時間がかかった」としています。

#### わずか1ヶ月前に同じ事故

ところが、昨年12月13日に宇都宮線でも、夜間工事後の検電接地装置切り忘れによる停電事故と約2時間の運休が発生していました。まったく同じ事故がわずか1ヶ月の間に繰り返されたのです。

JR東の加藤修常務は、「再発防止策を検討中だった」と語っています。会社は対策として、「ダブルチエックで確認」、「テ

レビ電話などで記録に残す」「検電接地装置の切り離し手順を見直し、定期的な訓練を行なう」などを挙げています。しかし、「対策を検討中」であっても、「送電再開前にもう一度確認」などは即座に実行できるはずです。JRはそうしたことにして責任を取らず、「同じ事故」が規模を拡大して繰り返されました。

#### 外注化・融合化が根本原因

また、本当の問題は表面的な「対策」ではありません。この間、JR東では新幹線のオーバーランや走行中の分離など、「同じ重大事故」が繰り返されています。

かつて喜勢社長は繰り返される新幹線事故について、「ルール順守」「日々の仕事で安全上の緩みがないか確認」と語りました。現場での「ルール遵守」「緩み」の問題にしようとしたのです。

しかし、問題の根本は、鉄道業務の外注化であり、「現業と非現業の区別をなくす」「鉄道ありきで考えるな」という業務融合化施策です。しかも会社は、深刻な安全崩壊を目の前にしても、組織、人事・賃金制度の抜本的改悪、機能保全外注化を進めようとしています。こんなことは絶対に許せません。職場から反対の声をあげよう。