

JR東日本 国交省から呼び出し 相次ぐ長時間運休で「指導」「警告文」

JR東日本で相次ぐ長時間運休

- 1月16日 夜間工事後の復旧の際のミスで停電。山手線・京浜東北線が約8時間運休。
- 1月30日 上野駅構内で架線が断線し停電。常磐快速線品川—取手間などが約7時間運休。
- 2月2日 京葉線八丁堀駅のエスカレーターから発煙し一時運休。
- 2月3日 国交省がJR東を呼び出し「再発防止」を指示。関東運輸局は警告文書を発出。
- 2月9日 宇都宮線で2カ所架線が断線し始発から運休。湘南新宿ラインは終日運休。

国交省は2月3日、JR東日本を呼び出して原因究明と再発防止策の検討を指示しました。また、国交省関東運輸局は、警告文書を発出したことを発表しました。

とまらない安全崩壊

今年に入ってからだけでも、大規模な運休が止まりません。

すでにJR東に対して、1月16日に停電で山手線等での長時間の運休で警告書が出され、1月30日の上野駅構内での架線断線—常磐線などでの長時間運休では原因究明と再発防止策の

頭で指示された。しかし、2月2日に京葉線での運休が発生し、「呼び出し」にまでいたりしました。

ところが2月9日にはまたも大規模な運休が発生しています。

宇都宮線で架線が断線し宇都宮線は始発から16時半ころまで運休、湘南新宿ラインでは終日運休。計192本が運休し、最大17時間ほどの遅れが発生し、約19万人に影響しました。JR東は断線した部分から約4kmの範囲で100カ所以上の損傷が発見されたことを明らかにしています。

原因は外注化・融合化

根本的などころで安全が崩壊しています。最大の原因は鉄道業務の外注化であり、融合化施策です。鉄道業務をないがしろにする会社の施策が無責任体制をまん延させ、技術継承を破たんさせ、安全を崩壊させています。

しかし、会社は4月から機能保全の全面外注化に踏み出し、人事・賃金制度改悪、組織再編、さらなる融合化を進めようとしています。こんな攻撃を許すことはできません。

事故・大規模運休の続発は、会社の攻撃の矛盾です。組織再編も提案を一部撤回せざるを得なくなっています。会社の攻撃を打ち破り、仲間と鉄道の安全を守る力は、職場の団結した声と闘いにあります。外注化、融合化、人事・賃金制度改悪、組織再編攻撃に反対の声を上げよう。