

JRが危ない!

■相次ぐJR東日本の事故

JR各社では今年も大きなトラブルがたくさん発生しています。JR東日本では秋葉原駅近くで電化柱が倒壊し9時間半後に運行再開したのが4月12日、東北新幹線・郡山駅近くで架線切断が発生したのが4月29日、京浜東北線桜木町駅付近での架線切断で復旧作業に6時間かかったのが8月4日、山手線新型車両235系がたった1日で運行を停止したのが11月30日、横浜線鴨居駅付近での電柱破断で5時間半運行を見合わせたのが12月3日、横須賀線で地下水で線路が冠水し12時間半列車運行をストップしたのが12月6日、山田線土砂乗揚げ脱線が12月11日、南武線でドア開扉のまま起動したのが12月21日と大きな事故が相次いでいます。

■北海道はじめ全国のJRで

2013年〜14年に列車火災、レール検査改ざん、脱線などの事故が相次いだJR北海道では青函トンネルでの特急列車車両火災が4月、北斗星のドアが全開で走行したのが5月、8月にもJR貨物の新型機関車が青函トンネル内で発煙、緊急停車する事故が発生しています。

JR東海では東海道新幹線放火事件6月、保守用車同士が衝突・脱線し2時間後に運転再開したのが12月。

JR西日本では山陽新幹線車体カバー部品脱落8月、神戸線架線切断で

復旧まで4時間かかった事故が11月、工事用足場が倒壊し9時間後に運転再開したのが12月。

JR九州長崎線ではATSが作動せず特急列車があわや正面衝突しそうになったのが5月、またJR四国では土讃線で電気ケーブルが切断されるといふ事件が発生しました。JR四国は施設、車両の老朽化がかなり進んでおり、数年前から56本の橋が補修されていない、1100本超の橋の検査記録に不備があった、線路点検320ヶ所以上で検査が適切に行われていなかった等、保守・補修作業の放置が指摘されています。



高崎支社で火災事故のEF65 (10月17日)

■死亡事故も続いている!

この他にもJR北海道では下請け労働者の感電事故死が相次ぎ、苗穂工場では列車の屋根うへで修理作業中に転落死亡事故が発生しています。

とりわけJR東日本では、電車の屋根上に工具の置き忘れ4月10日、部品取り付け間違い4月14日、高所作業中の転落事故4月23日、8月27日、9月19日、11月16日、12月9日、信号機を抑止しないまま作業開始6月13日、ATS配線を車体との間に挟む6月22日、床下機器付近に点検用懐中電灯の置き忘れ7月9日、起電停止前に作業開始7月10日、線路閉鎖前に作業開始7月11日、9月13日、作業中に線路閉鎖を解除7月12日、12月5日、電線の接続忘れによる加速不良7月19日、保守用車との接触8月4日、新幹線客室窓ガラス破損8月9日、電線の接続間違いによるドア開閉不良8月9日、新幹線トンネル内のコンクリート片落下8月27日、踏切無遮断8月27日、入換貨物の列車分離8月30日、下請け労働者の深夜作業後帰宅途中の疲労による交通事故死9月5日、10月26日、車両点検中に逸走9月13日、入換信号機冒進9月16日、移動禁止(裏に続く)

ライフサイクルに反対し、12月18日
動労水戸がストライキ!

表示旗掲出せず作業、9月22日、9月30日、ワンパン運転10月11日、多発する車両部品の落下10月11日、10月20日、10月24日、11月21日、ホームがない場所でのドア扱い10月29日2件、新幹線ATC不具合による運休10月30日、新幹線トンネル内の消火栓蓋飛散11月4日、新幹線保守用車に挟まれ死亡11月24日、新幹線パンタグラフ破損12月9日、移動禁止表示旗掲出のまま作業12月9日、ポイント割り出し12月12日、水道橋駅エスカレーター破損12月16日、ATOSのシステムダウンによる運休12月18日、など重大事故やその可能性がある事象が多発しています。

この12月4日にはJR西日本で山陽新幹線橋脚塗装工事足場倒壊で9人がけがをしています。JR九州でも岩盤掘削機横転による死亡事故が発生しています。

■高崎支社でも！

私たちが働く高崎支社管内ではTTSを含め他に、115系高圧配線プラグ取り付け不良による溶損4月7日、107系加速不良5月6日、清掃作業中隙間に転落7月7日、231系漏気による運休7月13日、車輪転削作業中の受傷事故7月23

日、熱中症7月28日他2件、

485系漏気による運休8月8日、107系MG停止による運休9月2日、自転車転倒が9月2日と10月15日、TTS中央事業所副所長が梯子から転落10月6日、EF65形機関車火災10月17日、作業中に指を負傷10月30日、両毛線架線切断事故11月2日、115系電車過電流によるメインモーター損傷11月8日、高所作業中の転落11月16日、制輪子異種取り付け11月26日、動作試験中車両流転12月1日、その他JR、TTSを問わず労災事故多数等が発生しています。

■いつ大事故が起きてもおかしくないー原因は国鉄分割民営化と外注化にある！

よく資本家はハイインリッピの法則という言葉を使います。ハイインリッピの法則というものは、1対29対300という比率で、1の重傷事故の背後には29の軽傷事故と300のヒヤリハットがあるという事です。資本でさえも認めざるを得ない常識なのですが、今のJRとその関連会社ではいつ大事故が起きてもおかしくない状況だということな

のです。

これらの事故・事象は、JR・関連会社を貫く要員不足習熟度不足が招いたものであり、その根本原因は、国鉄分割・民営化と外注化によって労働者と指揮命令系統が幾重にも分断され、無責任で重層的な差別、搾取の体制がつけられた結果であることは明らかです。

■奪われた団結を取り戻そう

労働者は日々増大した作業をこなす事に追われ、誰の指示で作業をすれば良いのか、責任がどこに有るのか判断する時間的余裕もないままに日夜労働させられているのです。

それこそが労働の疎外であり労働者の分断なのです。闘いなくして安全などありえません。

労働者は組合の違いなど乗り越えて、一致した要求を掲げて共に闘いましょう。



動労連帯高崎とともに闘おう！

【9・17 動労連帯 vs TTS 団交報告 第4回】

労働者のことは「考えない」 出向の期限は「関知しない」

9・17団交では、TTSが労働者の健康や人生に何も関心も持っていないことを明らかにした。動労連帯が、体を壊して入院している仲間の処遇について質問したことに對して、TTSは、「そこまでは考えない」と言い放った。

組合 体を壊して入院している人の処遇はどう考えているのか？ 事務系の仕事に配置することはできないのか？
TTS 直ったら復帰してもらいたいのが、まだ結果が出ていないので、そこまでは考えていない。

■出向者を使いながら関せず！

また、出向がいつ解除されるのか、本体にいつ戻れるのかは、労働条件の大きな変更を伴うことで切実な課題だが、それについて、TTSの回答は「関知しない」というものだった。

組合 3年間でプロパーを育成すると言う話で、出向の受け入れがあったと思

うが
TTS 3年とかはJRさんの話なんです、うち(TTS)ではそういうことではないです。3年ではできないです。
組合 出向者の3年という期限はTTSは関知しない、JRだけのこと、ということですか？
TTS そうです。

こんな無責任な会社に鉄道事業を任せられるのか？ JRは即刻外注化をやめろ！