外注化阻止ニュース　第１９６号
〔発行日〕２０１５年６月１０日
〔発　行〕動労千葉を支援する会
千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館
http://www.geocities.jp/kanemasa1616/
ＪＲの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

京浜東北線
鶴見・新子安

工事用看板に電車衝突

ＪＲ東日本は外注化を今すぐやめよ

重大事故をくり返すＪＲ東日本

京浜東北線・川崎駅の近くでまたも重大な事故が発生しました。

６月１日午前１時、鶴見―新子安間で大宮発桜木町行きの電車が線路内に置かれていた工事用看板と衝突して緊急停止したのです。昨年２月の川崎駅構内事故とほとんど同じ状況で発生しています。

電車が線路内の看板に衝突　京浜東北線、けが人なし

１日午前１時ごろ、横浜市鶴見区生麦のＪＲ京浜東北線鶴見―新子安間で、大宮発桜木町行きの普通電車が、線路内に立った状態で置かれていた工事用看板と衝突し、緊急停止した。ＪＲ東日本は、下請け会社の保守点検作業員が別の線路に設置する予定だった看板を誤って立てたと説明している。乗客ら約４５０人にけがはなかった。

車両に損傷はなく、約３５分遅れで運転を再開した。終電のため、ほかの列車に影響はなかった。

ＪＲ東日本によると、看板はアルミ製で高さ約１７０センチ、幅約６５センチ。表面上部に、線路を閉鎖していることを示す言葉が書かれた約４５センチ四方の板が付いていた。

（共同　２０１５年６月１日）

事故の直接の原因は、保線作業を委託された下請会社の労働者が、終電後の東海道線に置く予定だった工事用看板を並行する京浜東北線の線路上に置いてしまったことです。

看板は線路閉鎖を示すものですが、線路閉鎖の手続きがなされていない線路に立ち入って設置されたのです。一歩間違えば重大な人身事故でした。

これは労働者個人のミスとして責任を押しつける問題では断じてありません。

業務の外注化こそが事故の原因

何よりも昨年２月の事故が再びくり返されたのです。いくつもの下請会社にバラバラに外注化され、指揮命令系統が寸断された結果、現場で働く労働者同士の意思疎通もままならないで起きたミスなのです。

事故が発生したのは、京浜東北線と東海道線、横須賀線が並走する区間です。どの線路が工事対象かを、まっさきに全員に周知し、確認すべき事項です。しかし、それさえ行われていなかったのです。

そもそも最終電車の後でなければ線路に立ち入らないルールが適用されていれば事故は起きませんでした。安全や人命よりも仕事を急がせるＪＲ東日本の姿勢は昨年の事故以降もまったく変わっていないのです。