

JR東日本が電車の検査修繕職場の合理化を提案

安全は誰のため

新型車両を導入しても減らない車両故障

JR東日本は、首都圏の山手線や中央快速線、京浜東北線に新しい電車を投入しています。電車が新しくなると、車両故障は減るのでしょうか。

東京支社車両故障防止委員会によると、2008年度に発生した車両故障で「A故障」（本線上で運休又は10分以上の遅延が生じたもの）のうち、電車関係では、新世代・新系列（209系・231系等）の件数が旧世代（185系・203系等）を上回っています。相対的な両数の違いはありますが、電車が新しくなっても、車両故障は減りません。

根本的解決にならない「ミニッツ20」

国土交通省がまとめた「2008年度鉄道輸送障害件数」では、JR東日本の部内要因のうち、車両に係わるものが162件あります。2006年度と比べて減っていますが、JR東日本全体の「A故障」は500件前後とそれほど変化がありません。

その理由の一つに、輸送障害が発生した場合に20分以内に復旧させる「ミニッツ20」の取り組みがあります。車両故障を減らす努力と輸送の早期復旧は両輪でなければなりません。

しかし、JR東日本会社が目指す「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」は、車両故障を減らす努力をグループ会社に委託することです。

	国交省に報告
06年度	247件
07年度	236件
08年度	162件
	内部要因として車両による運休又は30分以上の遅れが出た輸送障害

車両検査を徹底してほしいというけれど、外注化でホントに大丈夫？

輸送障害は減らせるの？



私たちは連日のように発生する輸送障害を減らし、安心して信頼できる車両を国民・利用客に提供するために、仕事と職場を守ります。

国労東日本本部