

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

レール破断の続出は外注化が原因!!

外注化は安全を破壊

動労千葉の闘いでレール交換を実現

10・1外注化が何をもたらすのか。東労組幹部は本当のことを現場で働く組合員に明らかにしていません。

高崎車両センター籠原派出所(埼玉県熊谷市)では車両部門34人全員の「要員削減」が提案されました。会社の狙いはあくまでも全面外注化です。

鉄道輸送の心臓部とも言える検修・構内運転業務を、まったく技術も経験もない子会社に丸ごと外注化すれば確実に安全は崩壊します。

保線外注化の数年後に

レール破断の異常事態

JR東日本管内では2004年頃からレール折損の多発という過去に例のない事態が起りました。儲けを優先させた列車の大幅スピードアップに加え、

保守部門の外注化や点検・巡回周期の延伸により保守体制が解体されたことが原因です。

年1回走らせるレール検測車



●東労組は設備部門の合理化を進める「設備部門におけるメンテナンス体制の再構築」について01年に会社と単独妥結。東労組本部の裏切り妥結がレール破断を生み出した(写真は、09年3月4日に起きた京葉線・葛西臨海公園〜新木場間での開口約30mmのレール破断)

の測定値が安全の基準とされ、それまでベテラン労働者が目視で行っていた点検作業は軽視されました。

動労千葉はこの異常事態に対し、05年5月から百日近い安全闘争を実施しました。ハンドルを握る組合員が危険を判断し、速度を落とすなどの安全運転闘争です。保線業務の外注化が社会問題となり、利用者から会社に抗議が殺到、ついに60キ以上のレールを交換させました。

いったん外注化が始まれば、技術や経験の継承よりもコスト削減が重視されることは明らかです。

東労組本部の「安全確保と本体の技術力の継承」は大ウソです。会社は「機動班と構内計画も委託対象」と断言しています。

労働組合が闘えば外注化を止めることはできます。安全を崩壊させる外注化に反対することは正義です。誇りを持って強制出向にノーの声をあげよう。