外注化阻止ニュース　第１９２号
〔発行日〕２０１５年５月２７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

動労千葉の運転保安の闘い

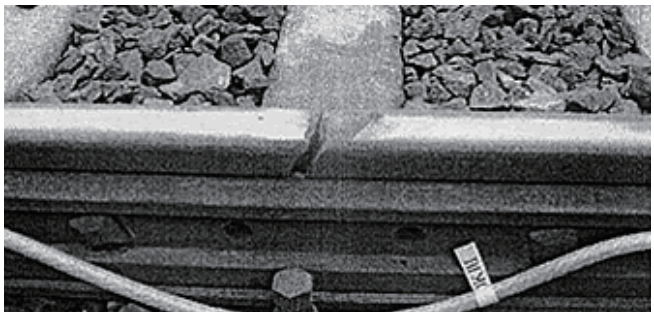
数百キロのレール交換を実現させた

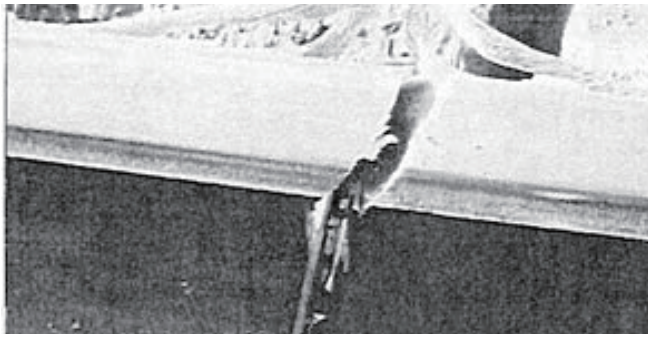
動労千葉の取り組みの中心に、〝運転保安の確立〟があります。

相次いだレール破断（04～05年）

２００４年頃から総武快速線や京葉線など千葉支社管内でレールが真っ二つに折れるなどの破断・損傷が相次ぎました。特に05年２～３月にかけて写真のような破断が連続４回も発生しました。

ＪＲ東日本はこの数年前から保線業務を外注化していました。外注化にあわせて線路の徒歩巡回周期や列車巡回周期も約３倍に延伸されました。外注化以前はベテラン労働者が自ら線区を歩き自分の目で線路の状態を確認していたのですが、そうした体制もなくなっていたのです。





（上写真）総武快速線　市川～船橋間
（下写真）総武線快速　津田沼～稲毛間

会社は、〈最新テクノロジーを活用した検測車を導入したから大丈夫〉として検査周期を伸ばしました。しかし、まったく機能していないことが事実をもって突きつけられたのです。

福知山線脱線事故（05年４月）

05年４月、福知山線脱線事故が起き、１０７人の生命が奪われました。首都圏で相次いだレール破断は、ＪＲで働く労働者にとっても乗客にとっても深刻な問題でした。

動労千葉は組合内での激論の末、労働組合として、①無理な回復運転は絶対にしない、②危険箇所ではスピードを落とす、③危険箇所の点検を組合で実施――などの方針を確立し、会社との団体交渉や国土交通省への申し入れを行いました。

安全運転・危険箇所点検へ

ＪＲ千葉支社は当初、動労千葉の行動を違法争議として処分しました。しかし、動労千葉の安全運転・危険箇所点検行動は、沿線住民からも絶大な支持を受け、組合事務所には応援の電話、ＪＲには抗議電話が殺到しました。

こうして追い詰められたＪＲは、最終的に数百キロに及ぶレール交換を動労千葉との団体交渉の場で約束し、実際に交換したのです。