外注化阻止ニュース　第２６５号
〔発行日〕２０１６年６月８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

このままでは重大事故

常磐線で最終電車と台車が衝突

6月6日午前1時すぎ、常磐線の北松戸―松戸駅間で、最終電車と線路保守に使う機材運搬用の台車が衝突しました。幸い乗客にけがはなく、線路上の作業員も逃げて無事でした。

本来は、作業責任者が運行終了後に指示を受けて作業を始める決まりですが、この日は誤って指示前に作業に入っていたとのことです。

「安全管理に関する指示はしない」

今回の衝突事故には明確な背景があります。99年2月の山手貨物線事故です。臨時の回送列車の通過を知らせていなかったため保線作業中の下請け労働者5人が触車し死亡した事故です。

驚くことにＪＲ東日本は事故翌年、「保安打合せ票」を改訂し、作業安全上の注意事項欄や、保安要員・作業員人数の記入欄をなくしたのです。これによりＪＲは、発注した作業人員数さえ把握しなくなりました。なぜこのような対応が行なわれたのでしょうか？

当時、ＪＲ東が出した文書には「障害事故に対する注意や安全管理に関する内容について、指示もしくはそれに近い行為があった場合は、その行為自体が施行管理と見なされ、当社が特定元方事業者と見なされるおそれが出てくるため、当社は作業安全上の注意事項は記入しないこととする」とあります。

つまり「特定元方事業者」の責任を逃れ、偽装請負ではない形式を整えるために「安全管理に関する指示はしない」という内部文書を出したのです。

外注化と責任逃れで安全が崩壊

にわかには信じられないことですが本当のことです。一昨年の川崎駅脱線衝突事故など同様の事故が繰り返される直接・間接の原因がここにあります。

山手線の電化柱倒壊、籠原駅での漏電・炎上、毎日のように遅れ続ける電車……鉄道の安全が深刻なレベルで崩壊しています。

根本原因は、鉄道業務の丸投げ外注化とＪＲ東日本の責任逃れです。冨田社長自身が「水平分業の深度化」が事故多発の「背後要因」だと自ら認めているほどです。このままでは本当に重大な事故が起きかねません。ＪＲ東日本は、外注化と責任逃れを今すぐやめよ！