

J R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

## 計画業務外注化と強制出向を許すな 動労千葉がストライキ

# 外注化は安全崩壊の道



動労千葉は10月1日、構内計画業務外注化とそれに伴う強制出向に反対してストに入りました。外注化は安全崩壊の道です。JR北海道の現状は外注化が何をもちたらずのかをハッキリ示しています。レール異常放置270箇所。今年だけで8回の出火・発煙事故。検査不備車両3割。

JR北海道はJR各社の中で最も経験基盤が厳しく、最初から黒字経営など無理を承知で民営化されました。民営化時1万3000人の社員数が現在では約7000人。半減した分を外注化で補ってきました。航空機との競争に勝つために猛烈なスピードアップを強行してきました。

もはや「ずさんな管理」という次元を超え、ごく普通の定期検査さえまともできないほどJR北海道の安全は崩壊しているのです。一昨年の石

勝線炎上事故では車輪踏面の40センチにおよぶ剥離が見えましたが、ごく普通の定期検査が行われていけばありえない事態です。レール異常放置もまったく同じです。

豊かな技能と経験を持つベテランが大量退職

し、メンテナンス業務が丸ごと外注化され、新たな技術者がほとんど育成されていません。検査体制の強化以前にもはや誰も責任を取ることができなくなっているのです。

### JR東日本も同じだ

これはJR北海道だけの問題ではありません。JR四国でも補修が放置された鉄橋が80あることが明らかになっています。JR東日本でもレール破断や送電線火災、車両故障が多発しています。100<sup>+</sup>あたりの車両故障による輸送障害件数は大手私鉄15社の13倍です。安全経費の削減と要員削減で莫大な利益をあげているのがJR東日本です。検査周期を延長し、要員を削減し、外注化を強行した結果、故障や事故を多発させているのがJR東日本なのです。

2005年に尼崎事故(福知山線脱線事故)が起きた時、千葉支社管内でもレール破断が頻発しました。しかし、会社は「まだ基準値内」と損傷したレールを放置しました。利潤第一のJRは、安全に投資しても株価が上がらないからです。動労千葉は、処分を受けながらもレール損傷箇所ですピードダウン闘争を行い、レール交換を要求し、ストライキも行いました。ついにJRはレール交換を開始したのです。安全は労働者の闘いによって確保されるのです。

民営化と規制緩和、外注化と労働者の非正規化が安全の崩壊を生み出しているのです。JRの安全無視や外注化と闘おう。