外注化阻止ニュース 第９８号

〔発行日〕２０１３年１２月４日（水）
〔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/dorosien28/index.html

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

外注化の拡大の裏で何が起きたのか

データ改ざんで帳尻

ＪＲ北海道で検査データの組織的な改ざんが次々と発覚しています。

「効率が悪い線路に金をかけてどうする？」などと言って日常的なデータ改ざんを行っていたのです。それだけでなく、国土交通省の特別監査をごまかすための改ざんも行っていたのです。11月22日に国会に呼ばれた野島誠社長は、改ざんが９部署に及ぶことを認めました。責任逃れのために、現場で働く労働者がマジメに集めたデータを改ざんしていたのです。

データ改ざんによって必要な補修がなされなければ当然、事故に直結します。乗員・乗客の生命にかかわる問題です。この間、危険箇所の放置などを内部告発してきた〝関係者〟は、下請け・孫請けの労働者と言われています。外注化の矛盾を背負わされた労働者が怒りの声を上げ始めたのです。

第3種郵便物認可　産経　E

JR北 広がる改ざん

衆院招致 社長「9部署で」

JR北海道のレール点検数値改ざん問題で、改ざんをしていた9部署は北海道各地に及んでいた。野島誠社長が22日、衆院国土交通委員会で明らかにした。9部署のうち、すでに認めていた函館保線管理室を含む5部署には、国土交通省が9月以降に特別保安監査に入っていたが、改ざんを見抜けなかった。

改ざんが明らかになった保線管理室(●)
□は国交省が特別保安監査を実施しながら改ざんを見抜けなかった

上川　北見　滝川　富良野　伊達紋別　室蘭　苫小牧　大沼　函館

「安全に対する社員の意識が不足していた」。約4時間半の質疑の中で、野島氏は相次ぐトラブルの原因をこう説明。ほとんど表情を変えず、淡々とした口調で陳謝を繰り返した。

鉄道会社にとって最優先であるはずの安全が、なぜ軽視されてきたのか。野島氏は「現場が希望しても資金が十分に行き渡らず、車両や設備の更新が進まなかった」と述べた。同社は発足以来、本業のもうけを示す営業損益がずっと赤字だ。コストを削ろうと問題を放置するうち、安全意識がまひする――。そんな社内の状況が浮かび上がる。

衆院国土交通委員会に参考人として出席し、質疑に臨むJR北海道の野島誠社長。左端は太田昭宏国交相＝22日午前、国会内、越田省吾撮影

レール幅の改ざんについては「業務集中による人手不足や、若手が増えたことによる技術不足が絡んでいると推察している」と背景を説明した。

ただ「改ざんに上層部が関わっていたのではないか」「常態化していたのではないか」と迫られても、「現在調査中」の一点張り。

JR北海道をめぐる主なトラブル

2011年5月27日	石勝線で脱線・炎上事故、79人が負傷
13年4～7月	函館線、千歳線、石勝線で出火や油漏れ
7月30日	運転士を覚醒剤取締法違反容疑で逮捕
9月16日	運転士が自動列車停止装置（ATS）をハンマーで壊していたことが判明
19日	函館線大沼駅で貨物列車が脱線
21日	脱線現場のレール異常を放置していたと発表。異常は270カ所に
10月7日	非常ブレーキが機能しないまま特急を運行していたと発表
11月1日	一部の特急を減便、減速。JR東日本が社員8人を派遣
12日	函館保線管理室でレール検査値の改ざんがあったと発表

国交省も見抜けず

苫小牧、室蘭、上川、大沼、函館――。野島氏が挙げた保線管理室のうち、5部署は国交省が改ざんを見抜けなかった場所だ。

見逃しは今に始まったことではない。2011年の石勝線脱線炎上事故では事業改善命令を出し、安全管理体制の見直しを求めた。

経営責任を問う声に対しても「先頭に立ってJR北海道を再生させるのが私の責任だ」と反論し、議員が「反省が伝わってこない」というだちをあらわにする場面もあった。

同社は指導に沿って安全基本計画を12年11月に策定。だがその裏で、安全軽視が続いていた。

「レール幅が基準を超えているのに、『列車が少なければ補修しなくていい』とベテランが判断していた」。保線現場の社員は取材にそう証言した。別の社員は、補修計画の提案から「効率が悪い線路にかけてどうする？」と言われたという。

「現場責任者が検査値を確認していない」「『枕木を再利用している』…」。そんな現場の声に「異常は気づいていなかった」。「計画はJRが作るから」。トラブルがなければ国は…。

無理な高

「経営が厳しいのは四国や九州も同じだ」。員からは、JR北海道に疑問も相次いだ。

営化で、JR北海道、国、九州の3社は多くの採算路線を抱えてスタトした。中でも北海道はラブルにまみれている。飛行機や車との高速競争を迫られた影響が大きい。

道内の高速道路の距は、87年の167キロから6倍の1015キロに拡大

JR各社で日常的な改ざん

データ改ざんは北海道だけの問題ではありません。現場の生のデータを握りつぶし、危険個所を放置することは、ＪＲ各社で行われていることです。

ＪＲ東日本の施設部門では、「鉛筆なめなめ」という隠語があります。月末になると現場管理者と東労組の役員が、実際には行っていない検査データを改ざんして帳尻あわせをしているのです。現場労働者が「おかしい」と声を上げても、管理者と東労組が結託して、圧殺してきたのです。

列車を１００万キロ走行させた場合のＪＲの事故発生率は、大手私鉄15社平均の８倍を超えています。東労組（ＪＲ総連）とＪＲ会社の結託で外注化が強行され、安全が脅かされる状況を変えよう！動労千葉――動労総連合とともに外注化と闘おう。