〝闘いなくして安全なし〟今こそ労働組合を

ＪＲの安全無視と業務外注化に対し闘う動労総連合が各地で躍進

3・14ダイ改

運転士123人がスト

特急廃止と外注化に反撃開始

動労千葉は3月13～15日、延べ123人の運転士がストライキに入りました。ダイ改による房総半島エリアの特急廃止・削減に反対する闘いです。

ＪＲ東日本は「経営資源の選択と集中」と称し、東京から70～80㌔圏外のローカル線切り捨て施策に踏み出しています。

今回の特急廃止は、今後は普通列車の削減、第三セクター化へと突き進むものです。多くの地方自治体が財政破綻や人口減に直面しています。ＪＲの施策は、地方住民の生きる権利を切り捨てるものです。

「特急が来なくなれば商店街やタクシーは成り立たない。朝の特急で東京まで通勤する人もいる。銚子市・館山市では特急廃止反対の地域集会も開催されました（左下記事）。

今回のストは、自民党・安倍政権の地方切り捨てに対する反撃の開始です。運転士にとっては、長時間・ロングラン勤務や泊勤務の増加など労働強化に反対する闘いでもありました。地元の住民や労働組合から多くの声援を受けました。

大量退職と外注化

ＪＲ東日本は、国鉄分割・民営化に伴う1980年代の新採抑制により40代の社員がほとんどいないため今後10年で4割超を占める50代のベテラン社員が退職します。技術や経験の確保・継承は切実な課題です。

ところがＪＲ東日本は、鉄道業務の全面的な外注化を強行しているのです。

1999年から本格化した外注化により保線・電力・信号通信の部門は軒並み委託され、ＪＲ社員も数千人が委託先に出向となりました。数年で人件費は1千億円近く削減され、その対極で利益は拡大しました。

しかし04年以降、レール破断が続発、人身事故の増加も続いています。車両故障等による百万㌔あたりの輸送障害は大手私鉄平均の11倍です。

安全崩壊はＪＲ北海道だけの問題ではありません。ＪＲ東日本は、大量退職の矛盾の中でそれがどんな結果をもたらすのかも検討しないで外注化を拡大しているのです。

房総エリア 特急廃止許すな！

銚子・館山で地域集会

3月14日のダイ改に伴う特急廃止に反対して2月26日に銚子市で、3月8日に館山市で地域集会が開催されました。

銚子集会には、地元の住民をはじめ労働組合など約90人が参加。館山集会にも市民や議員など150人が参加。通勤だけでなく観光地である銚子や館山行きの特急廃止は死活問題との声が上がりました。

「銚子市の人口は激減している。特急を減便すればますます住みにくくなる。数年前には公立病院が廃止されそうになった。今こそ声をあげよう」

特急廃止・削減は地方切り捨ての始まりです。北陸新幹線の開業に伴い在来線は4つの第三セクターに分割されました。他方でＪＲ東日本は品川や渋谷などで数千億円規模の再開発を行っています。

昨年、「40年までに896自治体が消滅する可能性」と予測するレポートが大きな衝撃を与えました。全国3万校の小中学校を半分に統廃合するなど病院や介護施設、水道や保健所など住民生活に不可欠な社会インフラが崩壊に瀕しています。

これが安倍政権の「成長戦略」「地方創生」の正体です。労働組合が問われています。

木更津・君津・館山

動労千葉に8人加入

ＪＲと委託先の双方からの闘い

ＪＲ千葉支社が清掃や検修・構内業務、駅業務などを委託しているＪＲ千葉鉄道サービス（CTS）の木更津・館山事業所で働く労働者8人が4月、動労千葉に新たに加入しました。

外注化や規制緩和により鉄道事業がバラバラに分割・委託され、雇用と安全が破壊されています。動労千葉は15年間、外注化に対して闘ってきました。CTSにおける春闘・賃上げ闘争も始まっています。ＪＲと委託先の双方から外注化と対決する闘いが始まりました。

ＪＲ職場からの労働組合の復権をかけた闘いです。

動労千葉は鉄道業務の外注化に15年間、闘ってきました。千葉支社では10年以上、車両整備部門の外注化をストップさせました。委託先でも動労千葉への加入が始まりました。外注化との闘いはこれからです。

動労水戸

ストで被曝労働阻止

福島圧殺と常磐線延伸に対して地域の住民とともにストで闘う

動労水戸は、2011年の3・11以来、被曝労働の強制に反対して闘ってきました。

福島第一原発事故による放射能汚染は、人びとの健康と生活を脅かしています。117人の子どもから甲状腺がん（疑い含む）が見つかっています。

ＪＲ東日本は、収束していない原発に向かって列車を走らせています。昨年6月の常磐線・竜田駅への運行再開（原発から15㌔）に続いて、1月末からは原発の真横を走るバス代行輸送を開始しました。

動労水戸は、福島第一原発から20㌔圏内に放置され、放射能にさらされていた車両の検査・修繕業務の強制に反対してストライキで闘いました。常磐線の延伸にも反対して、仮設住宅に暮らす住民とも共に楢葉町の帰町宣言を断念させました。

動労神奈川を結成！

〝清掃要員を増やせ〟動労連帯高崎

2月22日、列車の清掃業務を行っているＪＲ東日本環境アクセスの労働者を中心に動労神奈川が結成されました。

環境アクセスの職場では、労働者は正社員・エルダー（嘱託）・契約社員・パートに分断され、低賃金とサービス労働が横行しています。ささいなことで雇止めや契約社員からパートへの変更が行われ、解雇の際には「自己責任」と書かれた念書が強要されています。

ストで解雇阻む

上野東京ラインの開通で高崎線・宇都宮線が東海道線へ乗り入れました。これに伴い東京駅で行っていた全車両清掃の業務が小田原事業所に移りました。

しかし要員をまったく増やさないため深刻な労働強化が発生しています。動労神奈川は、ＪＲ横浜支社のこうした状況に対して労働者の尊厳と労働条件を守るために結成されました。

動労神奈川は、環境アクセスと団体交渉を行い、業務の増加に見合う増員を要求し、正社員化を求めました。

さらには雇止め通告された組合員を守るために3月26日、24時間ストライキを実施しました。環境アクセスは3月30日、解雇を撤回し契約更新を提示しました。

動労西日本の闘い

動労連帯高崎の組合員が働くＪＲ高崎サービス籠原事業所（埼玉県）では、上野東京ラインの開業に伴い構内に入出区する車両が急増し、点検が省略されています。ゴミの量も倍増しています。

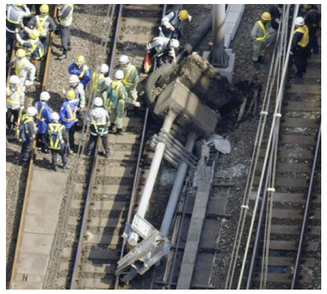
福知山線脱線事故から10年となるＪＲ西日本では、動労西日本が外注化や契約社員制度と闘っています。

さらにＪＲの外注化にも幾度となくストライキで立ち向かっています。この中で、青年が御用組合（ＪＲ東労組）を脱退し、動労水戸へ次々と加入しています。3月15日には動労水戸支援共闘も結成されました。

山手線 支柱倒壊

今すぐ外注化を中止せよ

動労総連合を全国につくろう



4月12日の山手線の支柱倒壊事故は「大事故が起きなかったのは偶然。間一髪だった」と言われる大惨事寸前でした。

隣接する京浜東北線の運転士が発見して緊急ボタンを押して後続電車を止めたので重大事故には至らずに済みましたが、1～2分前にも電車が現場を通過しています。もし列車の目の前や通過中に倒壊すれば大惨事でした。

ＪＲ東日本は少なくとも2日前には異常を把握していました。しかし週末のため作業員を十分に集められないとの理由で工事を3日後に延期したのです。前日11日にも運転士が支柱の傾きを指摘しています。傾いた段階で事故を防ぐ可能性は何度もあったはずです。

支柱を支える梁を撤去し、支線を切断した工事は2週間前。その間ずっと放置されていました。幾重もの外注化・下請け構造の結果、強度計算の担当も配置せず強度や安定性が考慮されずに工事が進む状況でした。こうした現実が発覚することを恐れ、「あと3日は大丈夫」と列車を止める措置を取らなかったのです。

技術・経験を喪失

今回の事故は重大事故寸前の事例が日常茶飯事だったことを示しています。

かつて保守・点検部門はＪＲ東日本の直営でしたが、コスト削減のために軒並み外注化されました。施設・検査修繕・構内運転・仕業検査・駅……。

外注化の結果、緊急時に作業員を集めることや異常発見時の評価・判断能力、工事の時に強度や安定性を確保する技術などが失われつつあるのです。

もはやＪＲ東日本もＪＲ北海道と同じ状況に入っていると言わざるを得ません。

昨年2月の京浜東北線川崎駅脱線事故に続き本当に深刻な事故が連続しています。ＪＲ東日本の安全軽視と外注化は一刻も容認できない状況です。

株主第一の利益追求型の経営をあらため、鉄道業務の外注化をやめさせよう。すべての鉄道業務をＪＲの直営に戻し、関連職場で働くすべての労働者をＪＲに直接雇用させよう！

ＪＲの職場では国鉄分割・民営化以来の大再編が始まっています。大量退職と外注化の矛盾が吹き出しています。

動労千葉―動労総連合は国鉄分割・民営化に反対して30年間闘ってきました。〝闘いなくして安全なし〟です。ＪＲの安全無視と外注化と闘うために全国に動労総連合を！