

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

# 原因の根本は業務外注化

## 内房線上総湊～竹岡間感電死亡事故 動労千葉9 / 20 千葉支社団体交渉

### 団体交渉での回答概要

- 検電後の接地と停電確認が行われていなかった。
- 遮断器の入切はシステムで自動制御している。
- システム上で遮断器を切る動作をスキップしてしまった。原因は調査中で、顕在化したのは初めて。
- 「システム」を使い始めたのは2002年くらいから。
- JR社員は現場にいない。
- 作業現場とJR社員とのやり取りもない。かつては電話で直接やり取りしていたが、システム化された。
- 「スキップ」が生じる手順は特定できている。
- 当面の対策として、対象作業では現地の作業員、作業責任者から電力指令に、遮断器が切れていることの確認を取った上で、作業着手している。

9月20日、動労千葉は内房線・上総湊～竹岡間で起こった感電死亡事故に関する千葉支社との団体交渉を行いました。会社は事故詳細や原因について、「調査中」としています。しかし、根本的な原因は業務外注化であり、鉄道業務をないがしろにする施策です。

### 停電確認もシステム化

現在も事故原因の詳細などは明らかになっていません。しかし、団交回答によればJRは工事の現場だけでなく、遮断器が作動し停電しているかどうかの確認にも関わっていないこととなります。

鉄道業務の全面的な外注化と一体で、停電確認という重大な部分までシステム化・機械化してしまっています。外注化で業務も責任も別会社に丸投げし、合理化・要員削減を優先して鉄道業務をないがしろにする会社施策が、事故の根本にある原因です。

その一方で、「システムは支社によって違う」とも回答しました。東京や水戸では電力指令員による停電確認が行われています。

### 外注化・融合化の撤回を

JRは「IT企業化」を掲げ、業務融合化などの攻撃を進めています。鉄道業務の中心である乗務員も「何でも屋」のように扱っています。それは鉄道の安全も破壊しています。

こんなあり方は許せません。会社は融合化も外注化も撤回すべきです。