

# 拡大執行委員会レジュメ

2014年6月22日

## 外注化・非正規化攻撃との闘い

### 1. 新自由主義が引き起こしてきた重大死傷事故

- ① 1988年12月5日東中野駅事故  
運転士死亡、乗客1名死亡、116名負傷
- ② 2005年4月25日尼崎事故 死者107名、負傷者562名  
2005年12月25日羽越線事故 5名死亡、34名負傷  
2006年1月伯備線事故 5人保線下請け作業員がはねられ、3人死亡
- ③ 2011年5月27日石勝線 列車火災事故
- ④ 2013年8月17日JR函館線 貨物列車脱線事故  
レールデータ改ざん問題
- ⑤ 2014年2月23日京浜東北線 川崎駅脱線転覆事故
- ⑥ 2014年4月16日セウォール号沈没事故、292名乗客死亡

### 2. JR東日本の検修・構内外注化との闘い

- ① 2012年10月 検修・構内外注化強行 強制出向  
エルダー社員の職場を確保する 出向社員は技術を継承するために行く
- ② 国鉄採用組が10年でいなくなることを想定した攻撃

鉄道部門は10年でエルダーとプロパーのみの会社にする

鉄道サービスには、すでにエルダーが行くことさえ困難になっている。

国鉄採用の切り捨て

### ③ プロパーの養成開始

動労千葉5月2日のストライキ闘争

交検見習い6か月→本番なし 仕業見習い1か月でプロパーを2名ペアで、仕業検査を強行することに対するストライキ

無計画で不十分なまま一本にさせている→安全の崩壊

### ④ MTSもプロパー養成

請負事業において、発注者は労働者に対して技術指導を行うことは出来ない。ただし、発注者から新たな設備を借り受けた場合に、説明を行う場合は出来る

- ・ MTSでは3月から、勝田事業所で2名の限定運転士が稼働

JR勝田運輸区指導員が技術指導している 違法行為

- ・ 4月から、検査業務の4名がJR逆出向から仕業検査へ

4月7日から1名が水戸事業所へ 4月～5月は、JRにDLとELの車両構造や検査業務の教育を丸投げ これも違法行為

- ・ このやり方で10年経過すれば、技術は全く継承されず、MTSで働くプロパーも全く責任を取れないし、必ず重大事故を起こす

- ・ 責任が重い鉄道業務の割に、労働条件が低い。福利厚生もない。

駐車場も無く、借りた代金の半額を支給。住宅手当も無い。

通勤手当はあるが定期代のみ。

18万円という初任給はいい方かもしれないが、上がらないということ。

MTSは基本的に20万円以下でこき使おうとしている。

- ・ 東京ステーションサービスの今年から導入された労働条件

5年ごと5,000円から8千円の昇給、勤務成績が悪ければゼロもある。

20年で2万上がるか上がらないかという劣悪さ。

### 3. 外注化攻撃の現局面

① 動労総連合出向無効確認訴訟 7月2日口頭弁論 11時 東京地裁

会社側第3準備書面提出 会社側の主張は・・・

- ・「京浜東北線事故は鉄道サービスが請け負っているのではないから関係ない」
- ・「CTSにおける清掃不正問題は、清掃部門のことであるから関係がない」
- ・スト破りは予防的ロックアウト攻撃であると主張したが、「代替え手段を講じることは、被告の営業の自由に基づく当然の対応」と言っている。

→労働基本権の否定

② とにかく会社は、「出向は就業規則に基づき行われたものであり、何ら不利益はない」と言い放っている。これを何とかひっくり返していく。

③ 不利益はこれまで挙げてきたもの以外に、5月26日出向者会議で出ている。

誘導外注化問題 各事業所とも運用・計画担当者がいないという事により、入換計画書の作成が困難であること。

特に大子においては、作業責任者が日勤であり、土日は清掃担当者が作業責任者となる。17時以降が不在となるため、夜間は水戸事業所の作業責任者が担当する。入換の変更が起きた場合は、水戸の担当も大子も

寝られなくなる。気動車は一両一両バラバラになるため、さらに複雑化する。

その不利益を書いた文書作成が必要だと感じている。

④ 7月出向者会議を開くことにしたい。

(以上)