



## JR東日本、東海で続くトラブル 会社の「対策」はごまかし！ 現場作業の委託を見直すべきだ！

JR東日本で、1月16日に山手線停電、1月30日に常磐線架線切断、2月9日に宇都宮線架線切断と、相次ぐ停電トラブルが続いています。

いずれも現場での人為的なミスに起因しています。そしていずれも、現場作業は委託されたグループ会社の社員が携わっています。聞くところによれば、グループ会社といっても実態は、下請けあるいは下請けの下請けだとも言われています。

2月10日、それまで出てこなかったJR東日本喜勢社長がようやく記者会見に登場しました。喜勢社長は謝罪を口にしましたが、表情を変えずに原稿を読み上げるだけのふてぶてしい態度でした。

そこで明らかにされた対策は、①作業手順の見直し、②修繕費の増額、③技術系社員の採用150人増員というものでした。これは全くのごまかしです。

技術系社員の採用増員と言いますが、JR東日本は工事を発注する側に過ぎず、現場の作業を担っているのは全て委託されたグループ会社の社員です。JR東日本社員をいくら増やしたとしても何の対策にもなりません。

また、修繕費の増額と言いますが、コロナの時期に800億円も修繕費を減額してきました。修繕費の減額とは、すなわち委託費用の削減です。結局、委託会社は人員削減と効率化＝労働強化、更なる下請け化を行わざるを得なくなるのは明らかです。減額した修繕費800億円を全て戻すというのではなく、減額した一部を戻すだけでは何の対策にもならないのです。

JR東海でもこの間、保守用車の脱線事故や車両所の変電施設での感電事故などが発生していますが、JR東海は発注者であり、施工は委託会社という構造はJR東日本と全く変わりません。

委託会社社員の労働条件の改善はもとより、現場工事の委託そのものを見直さなければ、再び事故が発生するのは火を見るよりも明らかです。