

## 外注化で技術研修期間を短縮

### 検修技術の解体と安全崩壊もたらす外注化

仕業・構内業務の外注化以降、千葉鉄道サービス(CTS)は昨年4月にプロパー労働者19人を採用し、昨年10月からJRに逆出向させています。JR千葉支社では、幕張車両センターに3人、京葉車両センターに3人を配置し、3月末までの6ヶ月間、機能保全検査の技術研修を行わせています(他の13人は東京・八王子・横浜・大宮の各支社の車両センターに配置)。

本年4月にはCTSに戻して仕業検査の見習を行なわせ、その後、仕業検査の本番を行わせようとしています。

ところが、JR千葉支社は1月14日、幕張車両センターと京葉車両センターに配置されていたプロパー労働者の入れ換えを行いました。これはへ3ヶ月で各車両センターに配置されている車両の構造や性能等をすべて覚える、ということを意味します。

#### ほとんど見ているだけの技術研修

こんなことが無理なことは、現場の者であれば誰でも分かることです。

機能保全検査は、新規採用された労働者が最初に配置され、車両の構造や性能、各機器の取り扱いや故障時の対応などについて習熟することになっています。その期間は、今のJRでも少なくとも2〜3年をかけています。動労千葉

が交番検査から排除される09年以前には、10年以上担当しているベテランが配置されていました。機能保全検査での技術研修の終了後に仕業検査に配置されていたのです。

#### 事故の責任はすべて労働者に

現場からの報告によると、幕張車両センターでは、機能保全に配置されたCTSのプロパー労働者には機能保全検査をほとんど直接担当させず、JRの担当者の検査業務を見ているだけだったそうです。これでは技術を取得することは無理です。

にもかかわらず、たった3ヶ月で入れ換えを行ったのです。技術を習得せずに仕業検査をやるればミスや事故を起こしかねません。もし事故になれば、CTSのプロパー労働者に責任が押しつけられ、切り捨てられるのです。

JRとCTSは、仕業・構内業務の外注化を行う際に「JRと同等の技術力と安全を確保することが前提」と回答してきました。それはまったくのウソでした。外注化によるコスト削減のためには技術研修の期間まで大幅に切り詰めるのです。その結果は、技術力の崩壊と安全の解体です。JR北海道を見れば明らかです。

検修技術の解体と安全の崩壊をもたらす業務外注化を粉砕しよう。