

JRで相次ぐ不正・不祥事

明らかになる民営化・外注化の破綻

繰り返される不正・不祥事

北海道新幹線延伸工事での入札談合	軌道工事入札で談合を繰り返した疑いで公取委が今年5月19日に東鉄工業など9社に立ち入り調査。13年の北陸新幹線談合では鉄道・運輸機構も有罪に。
ジェイアール東日本企画が人件費水増し請求	19～23年度、国の受託事業について業務日誌を改ざんして人件費を水増し請求。25年11月5日、不正受給額は19億9500万円と発表された。
アトレの独禁法違反警告	JR東子会社・アトレがテナント約600社に対して、協議や説明なくポイントの運営費用の一部を負担させる契約変更を行った。昨年3月5日、公取委が独禁法違反（不公正な取引方法）の疑いで警告。
JR東海などが跨線橋点検談合	鉄道路線の上に架けられた跨線橋の点検業務をめぐる談合で昨年12月19日に、JR東海とその子会社など6社に独禁法違反による排除措置命令が出された。課徴金の総額は1億225万円。
喜勢副社長（当時）を「過度な飲酒」「社員救急搬送」で処分	JR東は喜勢副社長（当時）が主催する懇親会で過度な飲酒を行い、大声で騒いで店内を汚し、社員1人が救急搬送されたことで、22年7月1日に喜勢副社長（当時）を処分した。

この間、JR東日本をはじめ、JR各社・グループ会社で不正や不祥事が相次いでいます。輪軸組立作業でのデータ改竄など深刻な安全崩壊に関わるものも発生していますが、それだけではありません。入札談合や人件費の水増し請求など、組織的な不正・腐敗の横行も明らかになっていきます。

これほどの不正・不祥事の原因を、「個々の担当者の問題」「コンプライアンス意識の欠如」

で片付けることはできません。「民営化、外注化の破たん」が問題の本質です。

生み出された無責任体制

国鉄の分割・民営化ⅡJR発足は「徹底した利益追求」をもたらしました。その攻撃はさらに外注化という形で進められ、鉄道業務はバラバラに外注化されていきました。鉄道の安全を守る技術継承の破壊、安全の崩壊はその結果です。

同時に誰も鉄道全体に責任を取らない無責任体制が生み出されました。組織的な不正・腐敗がまん延している現実も、外注化・民営化による無責任体制が生み出した現実です。

職場に闘う労働組合を

会社の攻撃の矛盾・破たんは明らかです。それは喜勢社長自身が「外注化の破たん」を語り、重大事故の続発や不祥事などについて謝罪会見をせざるを得なくなっているからです。

しかし、会社は業務融合化や人事・賃金制度の抜本的な改悪、組織再編、ワンマン化と検修業務の全面外注化を進めようとしています。本当に許せません。今こそ職場に闘う労働組合を取り戻そう。