

てしまします。

現在であれば、人身事故などで輸送障害が起こった場合、最終的な安全確認はJR社員が行います。

外注化後はそれを外注先の社員が行うこととなります。駅における安全の確保にJRがまったく責任を取らなくなるのです。

本来、線路に落ちた物を拾う作業であっても、駅から輸送指令に伝達し、列車が駅に入らないことが確認されてから作業が行われます。それをJRが統一して責任をもって初めて、安全な作業ができるのです。

駅が本線運転と分断され、本来の共同作業が外注会社とJR本体とに分断されれば、安全の基盤そのものが崩壊することになります。実際、阪急電鉄や京浜急行電鉄では、一度は別会社化した駅業務の外注化を取りやめ、子会社の社員を直接雇用しに切り替えました。その理由は、「偽装請負」の問題、「社員の士気の低下」「安全強化」「情報伝達を一元化すれば災害やトラブルに素早く対応できる」というものです。

鉄道会社としてのあり方を放棄

JRは明らかに駅業務すべてをJR本体から切り離して別会社化することを狙っています。すでに昨年12月1日から吉祥寺駅も完全に外注化・別会社化されています。秋葉原駅は1日平均の乗降客数が25万人を超え（17年度・東日本管内9番目）、土日・休日には特急列車も停車する吉祥寺駅以上の大規模駅です。秋葉原駅で外注化できるということは、どの駅でも子会社化できるといえることです。

その狙いは合理化とJR本体の人員減でコストを削減し利益を追求することです。実際、J

R東日本の社員数は5年で4000人以上も減少している一方、外注先を含めたグループ全体の社員は横ばいのままです。

JRは鉄道会社としてのあり方を放棄し、無人運転導入などで機械化・合理化を進め、鉄道業務すべてをバラバラに別会社化しようとしています。地域の生活に必要とされている列車も削減し、利益を何より優先しようとしています。駅業務の別会社化はその一環です。安全より利益を優先する姿勢を認めることはできません。

非正規職だけの社会にさせない

私たちは、この問題を単にJRだけの問題とはとらえていません。多くの青年が非正規職に突き落とされる現実を反対しています。

外注化は、労働者ごと仕事を下請け、孫請けへと突き落とし、次々と非正規雇用にする最大の「武器」として使われてきました。総務省が今年2月15日に公表した労働力調査によれば、非正規職は2152万人まで増加しています。30年ほどの間に約1500万人が非正規雇用に突き落とされているのです。

外注先では当然にもコストカットが徹底して行われます。請負労働者の賃金は発注元の半分や3分の1以下という超低賃金です。

それは「解雇自由」化に向けた攻撃でもあります。必要なくなれば「委託契約の解除」という形で自由に「解雇」するというやり方が横行しています。「発注元に文句をいえば契約を切られる」と、どんな理不尽があってもものも言えない職場にされることにもつながります。そのようなあり方は絶対に許せません。

多くの皆様に、秋葉原駅全面外注化に反対する声をともしあげていただくことを訴えます。

3/1 秋葉原駅

絶対反対!

業務全面外注化

JR東日本は3月1日、秋葉原駅の業務全般を子会社であるJRステーションサービス（JESS）に全面外注しようとしています。私たちは、秋葉原駅全面外注化に反対しています。全面外注化は安全を破壊する

駅業務は「安全の要」です。駅業務の全面外注化を強行すれば、鉄道の安全は崩壊させられ

