

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

千葉支社で組織横断PJ 安全を破壊する業務融合化

西日本・北海道では事故や偽装で破綻

JR千葉支社は「営業系統と運輸系統の業務を融合・連携させる」ことを掲げた組織横断プロジェクトの発足を発表しました。

プロジェクトは、鴨川・木更津・銚子の3エリアで両系統の社員と地区指導センターの支援者で構成され、メンバーは所属箇所と支社総務部、地区指導センターの兼務とされています。

安全崩壊で再び専門性重視に

業務融合化は、JR西日本や北海道でも実施されてきました。特にローカル線地域において、西日本では「(地域)鉄道部」、北海道では「運輸営業所」が設立されました。

そこでは駅・車両・保線・建築・機械・電気等の職名がすべて廃止・統一され、業務を融合



キックオフミーティングに出席した深澤社長(中央)、中川支社長(右端)と3エリアのプロジェクトリーダー

JR千葉支社「組織横断PJ」3エリアで発足

JR東日本 同プロジェクトは、営業・運輸業務の融合・連携させることを目指す組織横断プロジェクトとして、3エリアで発足した。

2021年7月16日付
交通新聞

化して徹底的に要員を削減したのです。

例えば、(車掌として約4時間乗務した後)に入区作業、構内入換業務で出区8本・入区6本の誘導、3時間以上の改札業務を行って終業という作業ダイヤが組まれていました。

建前として、こうした合理化は「安全性が損なわれていない範囲」で行うとされていました。しかし、専門的知識がない者が指揮を取ったことなどが原因で保線データの偽造(北海道)や05年の福知山線脱線事故(西日本)の遠因になるなど、両社とも重大な事故を起こし、技術継承や安全上の深刻な問題を招きました。

結果、北海道の運輸営業所は消滅、西日本の鉄道部も統廃合で3分の1まで減っています。再び専門性を重視せざるを得なくなり、西日本は一度廃止した駅、技術職、車掌、運転士等それぞれの「主任」職名も復活させました。

「融合化」提案に反対の声を

ところがJR東日本は、より極端な「融合化」を進めようとしています。鉄道を動かす様々な専門業務を軽視し、利益だけを優先して「新たな価値創造」を叫ぶ施策は、必ず鉄道の安全を破壊します。

会社の攻撃には大きな矛盾があります。阻止する力は職場に闘う労働組合を取り戻すことです。勤労千葉と共に反対の声をあげよう。