

J R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

「融合化」提案の背後で進む 鉄道業務外注化攻撃の破綻

J R東日本が進める「融合化」提案は「すべての現業職の職名廃止」「乗務員と駅業務、店舗、除草・除雪、支社業務等を融合する」という極端なものです。最大の狙いは、鉄道業務の外注化・分社化、そして大合理化です。

攻撃の核心部分が破綻している

しかし、その背後では、こうした攻撃の核心である外注化の全面的な崩壊が進んでいます。J R千葉鉄道サービス（CTS）では検修・構内業務で採用したプロパー社員の3割以上が

J R 技術継承懸念

若手・中堅相次ぐ中途退職

若手・中堅を中心に中途退職者が相次ぐ。技術や経験の継承にも懸念が生じて、海運と鉄道のために働き続けたかったが、が見えなかった。2019年に約5年ほどを退職した関東出身の20代男性は取材したある職場を去った複雑な心中を明かす。

2020/1/6 北海道新聞

運転士に憧れて入社。道央や道北で車掌や駅員として仕事し、やりがいも感じていた。車掌で乗務した経験では、終着駅で乗客が数人だけだったこともあったが、「体の不自由なお客様が降りてくれた。北海道は、細く鉄道の線路が延びている。」

J R 北海道は新卒採用約270人に対して20年度の中途退職者183人（9割が10～30代）という崩壊的状况。外注化でJ R東も要員確保ができなくなっている。

退職しています。休日勤務が毎月何十日も発生する状況が何か月も続きました。水戸のMTSでは「茨城県北西部の）大子に異動なら辞める」と言われる状況で、いまだに大子事業所にプロパー社員は一人もいません。

プロパー社員に「将来展望が見えない」と言われる職場状況に加えて、今後エルダー社員が続々と65歳を迎えます。

これは、別会社化の一手手前まで外注化が進む駅や保線、電力なども同じです。外注化で労働条件を解体したことで、全系統で必要な労働者を確保できなくなっているのです。

千葉支社は駅要員を一挙に46人も削減する提案を行いました。破綻した現実をつくろうため、要員削減で数合わせをしているのです。

職場に闘う労働組合を

「融合化」提案の先にあるのは、さらなる安全と技術継承の破綻——鉄道崩壊です。

攻撃は矛盾だらけです。会社自身も確信を持ってないまま突き進んでいるのです。それは「水平分業」を掲げながら、最終的なゴールを示すこともできないことにも表れています。

団結した職場からの闘いがあれば、攻撃を打ち破ることが出来ます。勤労千葉とともに職場から声をあげよう。