

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

コロナ便乗の業務融合、分社化・転籍グループ会社再編に反対の声を！

“コロナ禍を奇貨に改革を”

8月23日付の日経新聞に「鉄道・コロナで土俵際改革／上下分離や値上げ浮上」とした記事が報じられました。記事の結論は「コロナ禍を奇貨として改革に踏み出すときだ」となっています。

「JR東日本が日本ワーストの赤字会社になった」「JR北海道は限界企業」「これが果たして持続可能な事業体か」「新人を採るそばから若手が辞めていく会社は存続そのものが危うい」——記事では、JRが陥っている深刻な危機がこれでもかと語られています。

そして「このままでは安全の崩壊や代替手段なき廃線になる」「必要なのはタブーなき改革」として、ローカル線切り捨てや運賃値上げなどを行うべきだといっています。

JR東日本は、まさに「コロナ」に乗じて業務融合や分社化・転籍グループ会社再編の攻撃を進めようとしています。

民営化・外注化が鉄道を破壊

そもそもJR北海道で若手の退職が相次ぐのは、「財政破綻した夕張市より低い」という賃金水準と将来展望のなさです。安全崩壊も、利益とコスト削減を優先したと同時に、技術継承が崩壊して専門的な知識や経験を持った労働者がいなくなっているためです。

JR東でも外注化の結果、必要な要員を確保できなくなっています。CTSでプロパー社員の3分の1が退職し、何十日もの休日勤務なしには業務が回らなくなりしました。民営化や外注化による「利益優先」は安全を破壊し、鉄道の存続さえ危機に追いやっています。

しかし、JR東はさらに極端な合理化を狙っています。鉄道は公共交通機関です。安全と労働者を犠牲に利益だけを追求するなど許されません。

経営の視点

編集委員 西條都夫

鉄道、コロナで土俵際改革

今期の黒字転換の旗を早々に取り下げ、2期連続の最終赤字を覚悟する。さらには厳しいのが地方会社だ。限界企業とされるJR北海道は、足元の資金繰りこそ公的助成で持ちこたえても、この中身を子細にみると、これがはたが急減する一方で、固定費という負担が浮上する。

上下分離や値上げ浮上

今年春先の衆議院国土交通委員会は、赤羽一嘉国土交通大臣の発言が飛び出した。「JR北の給与水準は（財政破綻した）タカ市後より低い」と述べ、2030年代の社員を中心に地元市町村役場などに転職する人材が後を絶たないという。JR北の最後のベア

は01年。それ以降、待遇は改善せず、将来展望も明るくない。そこで若手の自己都合退職が加速し、20年度は18陣を切れば、3人に及んだ。同年度の新卒採用は250人で、その7割に当たる社員が会社を辞めたのだ。朝夕のラッシュの維持には土木や電気、車ナミック、両運行管理など各分野のエキスパートが欠かせず、育成には一定の年月が要する。新人を採るそばから若手が辞めていく会社は存続できる。価値は航空市場たり前の手長谷川一朗は硬直化、制を見直す。

5 ビジネス 11版

【第三種郵便物認可】