

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

## 安全破壊と乗務員へのさらなる負担 機能保全外注化・派出検査解体に反対

【JR東本社】「グループ会社と一体となった業務執行体制の深度化」提案

- 新系列車両の機能保全の外注化を可能とする
- 実施時期：2025年4月1日

【首都圏本部】「駅派出検査体制等の見直し」提案

- 幕張車両センター千葉派出の体制見直し
  - ・幕張車両センター本所との業務融合を行う
  - ・日中帯は車両センターで臨時検査業務、計画業務等を行う
  - ・夕方～朝は千葉派出で本線対応業務を行う
  - ・日中帯は臨時検査社員等が本線対応業務にあたる
  - ・「幅広い社員が本線対応業務を経験できる」
- 京葉車両センター西船橋派出の体制見直し
  - ・京葉車両センター本所との業務融合を行う
  - ・本線対応業務について、日中帯は本所から出動、夕方～朝は西船橋派出から移動し対応する
  - ・日中帯は計画業務、臨時検査業務等を担う
- 要員関係（1日の出面数）
  - ・幕張車両センター、京葉車両センターともに2日勤減
- 実施時期：2024年10月1日

### 検査業務の全面外注化への攻撃

JR東本社は7月29日、「グループ会社と一体となった業務執行体制の深度化」として新系列車両の機能保全の外注化を可能とするという提案を行いました。また、首都圏本部は7月25日、「駅派出検査体制等の見直し」として、駅派出業務を本区と融合化すると提案しています。

会社は「4月からすべて外注化ではない」「外注化できるかはグループ会社の体力次第」などと説明しています。しかし、検査業務の全面外注化へ具体的に動き出したことは間違いありません。

### 乗務員への負担も増加

駅派出業務の融合化もこの攻撃と一体です。そもそも、外注化を強行した時に会社は「新系列車両の技術レベルの維持向上に関する業務はJRで技術力を確保する」としていました。結局、外注化は労働者の権利と鉄道の安全を破壊します。検査派出は、車両故障等に真っ先にかけてける安全運行の拠点です。全面外注化も派出検査解体も許せません。

駅派出を融合化できる理由を会社は、「重大な車両故障の発生減少」「異常時にタブレット等で情報共有できる」ことなどとしています。

しかし、乗務員は何かあっても駅到着時さえ車技に対応してもらえなくなりません。乗務員の負担をさらに増やすものです。

乗務員に対しては業務融合化やジョブローテーションなどの攻撃がかけられています。さらに乗務員の負担を増やし、ないがしろにするなど許せません。鉄道の安全も労働者の権利も破壊する攻撃です。全面外注化・派出検査解体に反対しよう。