



月刊 労働千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

97.10.9 No.4673

鉄道業務の「切り売り」 全面的な外注化の開始!

国鉄分割・民営化の矛盾は、二兆円の累積債務問題や貨物の経営危機、「採用」差別をはじめ山のように積み上げられた不当労働行為問題、革マル結託体制問題として噴きだしているばかりでなく、鉄道業務の遂行を不可能にしてしまいかねないほどの年令構成の歪みを生みだし、これを発火点として徹底した合理化攻撃が労働者に襲いかかろうとしている。

年令構成の歪み

この攻撃の背景にあるのは、分割・民営化の結果生じた年令構成の大きな歪みだ。

鉄道業務全般に 及ぶ外注化提案

JR東日本は、この三月、今後の要員事情と高齢者の雇用の場の確保について「と称する提案を行なっている。「高齢者の雇用の場の確保」がうたい文句となっているものの、この提案の最大の眼目は、「鉄道業務全般について、グループ会社等への委託について検討を進める」ということにある。

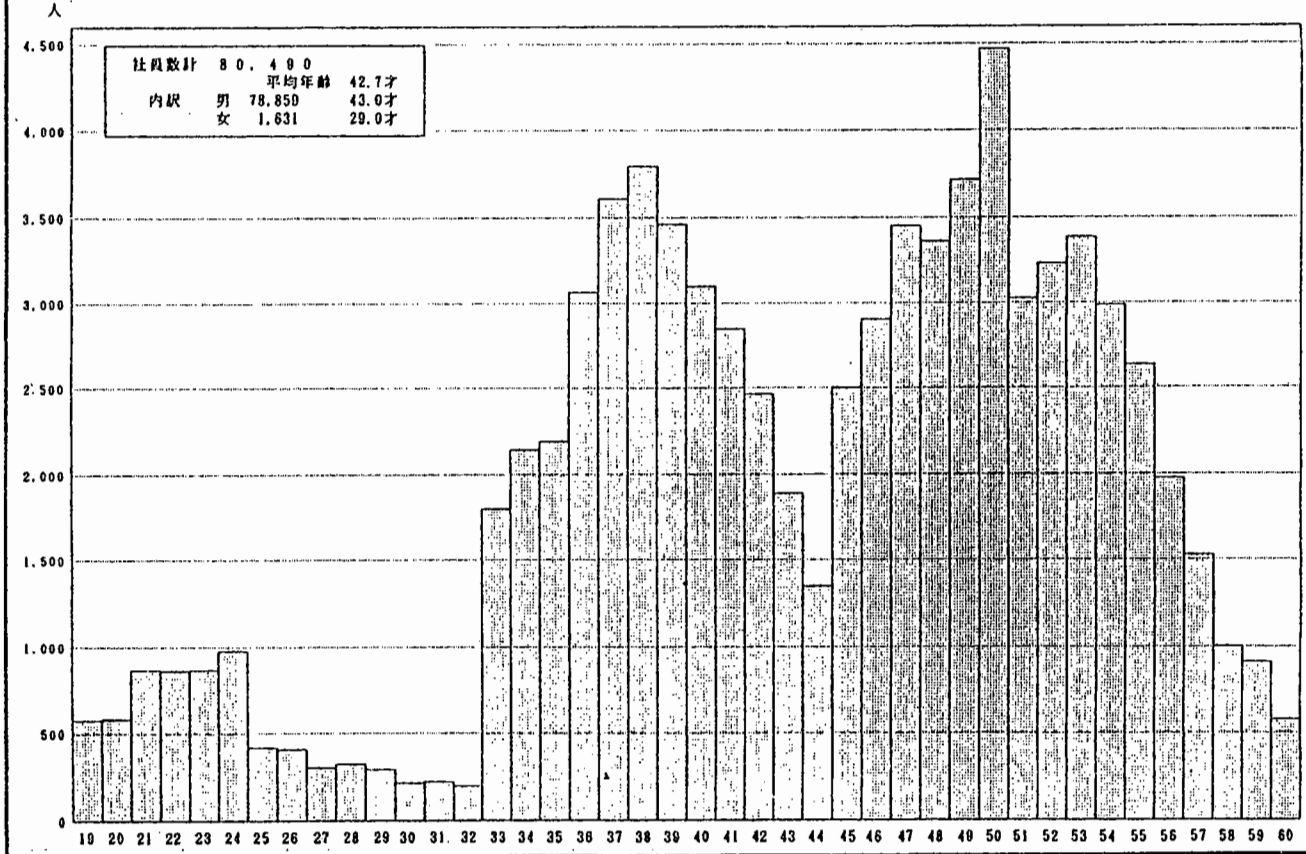
営業関係については、「地方子会社等に委託する業務」という提案が同時にだされており、別掲の業務が当面する外注化の対象としてあげられている。またこれを受けて、すでに四年に提案されている検修区の

構内作業(仕業検査および構内運転業務)の全面外注化をはじめ、これまでの合理化攻撃とはレベルを異にした鉄道業務の全面的な「切り売り」が開始されるようとしている。

JR東日本の年令構成は、別掲のグラフのとおり、今後「大量退職時代」を迎える大きなひと山(四四歳から五七歳までの一四年)のなかに約四万人の社員がいる一方、これに対応した一九歳から三二歳までの一四年には約七千人しかいない。今後千三百〜四百という新規採用を続けたとしても、この十数年の間には否応なく四割近い労働者が減ることになるのである。これは驚くべき事態だ。またともに列車を動かすこと自体に支障をきたしかねない危機的状況と言っても過言ではない。

しかもこれは要員数だけの問題ではない。現在でも深刻な技術断層問題、運転保安の危機、結託体制のもとで、業務などそつちのけにし労務政策だけを優

社員年令構成(平成8年4月1日)



望もなしに、なし崩し的に鉄道業務を全面外注化する攻撃を開始しようとしているのである。会社側は、「今後の要員事情……」提案に対する本社交渉のなかでも、「現在の要員状況のなかで、今後の業務運営の展望をどう考えているのか」「鉄道業務の外注化はどのような範囲までを考えているのか」等々の質問に対し、何ひとつ回答することができないまま「切り売り」を強行しようとしている。

こうした事態は、分割・民営化によって国鉄職員の半減化二〇万人の首切りを強行したことの必然的な結果として生みだされた矛盾である。

JR総連・革マルは、こうした事態が生じることを百も承知で分割・民営化に賛成し、今も会社の忠実な手先の役割を果たしているのだ。JR東労組は、今回の提案に対し、口先では「認められない」等主張しているが完全なペテンである。

大合理化攻撃を許すな! 分割・民営化強行の矛盾の労働者へのおしつけを粉砕しよう!

新たな大合理化を許すな!

JR東日本は、こうした事態に直面し、何ひとつ合理的な展

先してきた過程でつくりあげられた会社組織の歪み等々が、いよいよ爆発的に噴出することを意味する。

当面の受託会社での業務

- 無人駅の改札業務
- 無人駅の清掃業務
- 被管理駅等における出改札業務等
- 業務量の低いユナの出改札業務
- 在来線の間出改札業務
- 駅における特別改札業務
- 乗車整理券発売・検札等業務
- 電話案内業務
- 駅における案内業務
- 「お忘れ物センター」業務
- 荷物預かり業務
- 定期券等のお届け業務
- 宅配端末に係わる業務
- 団体添乗業務

訂正

10月8日付日刊労働千葉の発行号数が違っています。正しくは「4672」号です。訂正します。