

JR東日本「現業機関における柔軟な働き方の実現」提案

職名全廃・業務融合 に反対します!

“鉄道業務放棄”は安全を破壊する! 労働者の雇用・権利破壊を許さない!

5月26日、JR東日本は「現業機関における柔軟な働き方の実現について」提案を行いました。「業務融合」「柔軟な働き方」と称して、すべての現業職の職名を廃止し、乗務員と駅業務、店舗、除草・除雪、支社業務などを融合するというものです。



JR北海道の運輸営業所（下記参照）では駅長の下に営業・運輸・輸送・工務が「融合」されていた。その中で函館線での貨物列車脱線事故（13年9月・右写真）が起り、レールの検査データ改ざんが発覚。駅工務の場合、保線に関する専門的な知識の無い管理者（駅長）が指揮を行う事に問題があるとされ、全て保線所に移管された。

鉄道業務の専門性軽視で安全は崩壊

すべての鉄道業務の職名を廃止するなど絶対に許せません。鉄道を動かす専門業務を軽視し、利益だけを優先して「新たな価値創造」を叫ぶ施策は必ず安全を破壊します。実際、かつて業務融合や職名廃止を進めたJR西日本や北海道は、安全や技術継承上の深刻な問題を引き起こし、再び専門性を重視せざるを得なくなっています。しかし、JR東日本が行おうとしているのは、より極端化した「融合化」です。JR西日本や北海道の「融合化」はローカル線地域を中心としたものでした。すべての地域で職名を廃止し、業務融合したわけではありません。こんなことを進めれば、さらに深刻な安全崩壊を招きます。JR東日本は「鉄道会社」であることも公共交通としての使命も放棄しようとしています。「みどりの窓口7割削減」「車いす案内削減」などを掲げて障害者や高齢者、ローカル線を切り捨てようとしています。鉄道で働く者として、こんな攻撃を許すわけには絶対にいきません。

JR西日本・北海道の業務融合は縮小・消滅

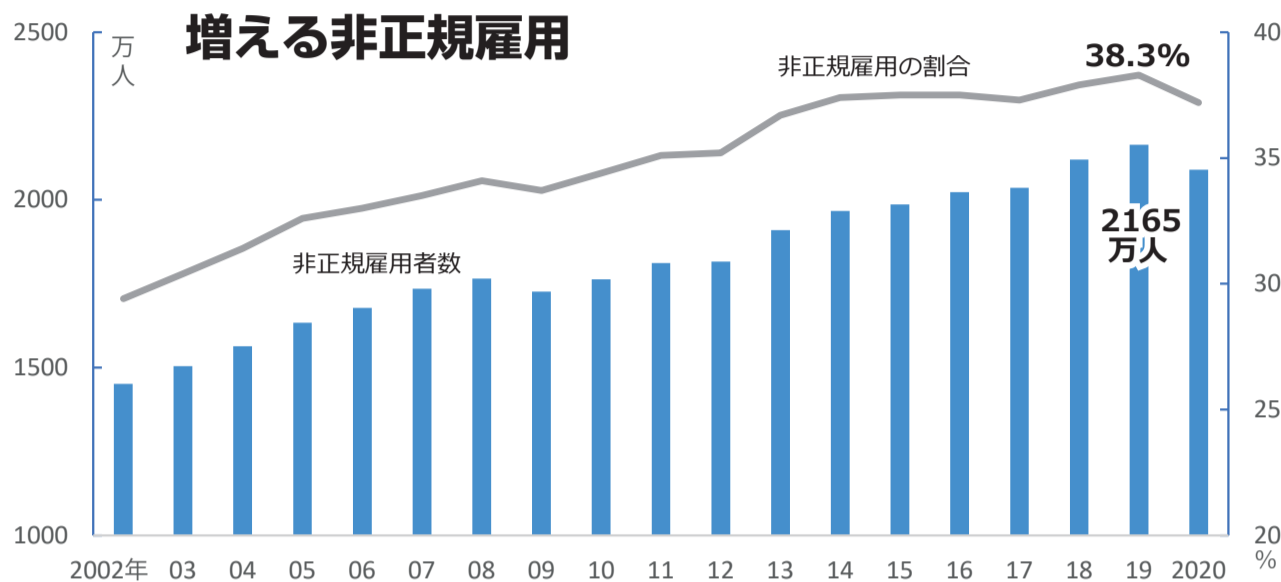
業務融合は1990年以降にJR西日本や北海道でも実施された。とくにローカル線地域において、西日本では「(地域)鉄道部」、北海道では「運輸営業所」が設立された。その中には、駅、車両、保線、建築、機械、電気等の職名が廃止・統一され、業務を融合化して徹底的に要員を削減された。

例えば西日本では、へ車掌として約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た。

こういった合理化は、「安全性がそこなわれない範囲」で行うという建前だった。だが、2000年代には効率化優先による安全軽視や技術継承体が問題になった。JR西日本は05年に福知山線脱線事故（尼崎事故）を引き起こし、JR北海道は保線データの改ざんなど安全上の深刻な問題を引き起こした。

再び専門性を重視せざるを得なくなり、北海道の運輸営業所は消滅して業務融合化は取りやめられた。西日本の鉄道部も統廃合で3分の1まで減少し、「専門職制度」の導入や、一度廃止した駅、技術職、車掌、運転士等それぞれの「主任」職名復活も行われた。

攻撃は打ち破れる! 動労総連合に結集して闘おう!



全面外注化・転籍・非正規化の攻撃

JR東日本がここまで極端な職名廃止・業務融合を進める最大の狙いは、全鉄道業務の外注化・分社化です。

駅や店舗業務はすでに多くが外注化されています。その業務と乗務員を融合させるということは運転士も含めて外注化―別会社化し

てしまおうと狙っているのです。

それはすべての鉄道現業部門をJRから切り離し、別会社化していく攻撃です。すでにJR東は来年からJR本体採用は激減させるといっています。「鉄道で働くためにはグループ会社に入るしかない」としようというのです。

グループ会社では、「何年働いても20万円いくかどうか」という賃金が強制されてきました。それをJRで働く労働者全体に拡大して、一部幹部だけが高給を取ろうとしています。

そして、グループ会社にも大再編をもたらすものです。グループ会社は、さらに「下へ下へ」と突き落とそうという攻撃です。

すべての青年労働者の未来がかかっている

「長期・終身雇用、年功制賃金を解体せよ」というのは財界の合言葉になっています。つまり、正社員解体と非正規職化です。JR東日本が行おうとしているのは、それを率先して実行して社会全体に広げようという攻撃です。

すでに2100万人を超える労働者が非正規に突き落とされてきました。賃金水準は先進25カ国の中で最低レベルまで落ちこんでいます。多くの青年労働者が自分たちの未来を展望できないような現

実におかれています。こんなことをもう繰り返させるわけにはいきません。私たちはす

外注化は破綻している!今こそ闘おう

JR東日本の「融合化」攻撃は矛盾だらけです。何より攻撃の核心の位置を占める外注化がすでに破綻をあらわにしています。

千葉の検修構内業務では、外注会社CTSで採用した社員の3割以上が退職してしまい、休日勤務が毎月何十日も発生する状況に陥りました。水戸での外注会社MTSでは、「大子に異動なら辞める」という中で、いまだに大子の事業所にはMTS採用の社員が一人もいない状況です。

外注化が「別会社化一歩手前」まで進む駅や保線、電力などでも

すべての青年労働者の権利と生活、未来を守るためにも、この攻撃を絶対に許さず闘います。

同じことが起こっています。

千葉支社は駅要員を一挙に46名も削減するという提案を行いました。破綻した現実をつくらうために、ただ要員削減で数を合わせているのです。

JR北海道は新卒採用約270人に対して20年度の中途退職者が過去最高の183人でした。しかも、退職者の9割が10〜30代の若手という崩壊の状況です。

このまま突き進めば、JR東日本も同じく「鉄道崩壊」というさらに大きな破綻に行き着くことは間違いありません。

職場に闘う労働組合を!

JR東日本の攻撃は矛盾だらけです。会社自身、何も確信を持っていません。会社自身、何も確信を持っていないまま突き進んでいるのです。団結した職場からの闘いがあれば、攻撃を打ち破ることは必ずできます。私たち動労総連合は闘いの中で、労働者の団結した力の大きさを何度も実感してきました。

今こそ職場に闘う労働組合を取り戻そう。すべてのJR・グループ会社の仲間へ訴えます。動労総連合に結集し、ともに闘いにたちあがろう。

