外注化阻止ニュース　第３０３号
〔発行日〕２０１７年３月１日
〔発　行〕動労千葉を支援する会
千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館
http://www.geocities.jp/dorosien28
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

外注化に協力した東労組の末路示す

『スト権』『車掌兼務』の騒動が示すこと

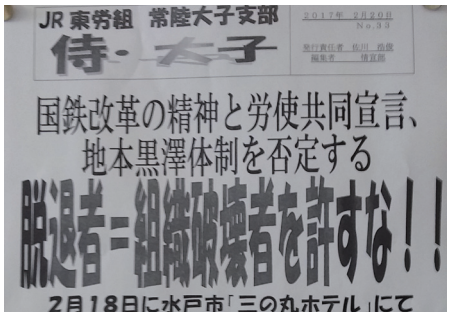
東労組は、スト権投票をめぐる騒動の前に、車掌兼務発令について大騒ぎしていました。

確かに車掌の欠員を運転士で埋めるやり方は許せないことです。しかし、車掌の欠員を運転士で一時的に埋めるやり方は、そもそも東労組の承認のもとに何年も続いてきたことです。

東労組が急にこの問題を取り上げた本当の理由は、「兼務発令」にあるのではなく、会社が東労組との癒着（ゆちゃく）関係を清算しようとしていることにあります。

「車掌兼務問題」の本質

車掌の欠員・不足が深刻化の原因は、駅の外注化と契約社員グリーンスタッフ（ＧＳ）導入にあります。千葉ではＪＲ直営駅はいまや全体の３分の１。車掌は駅から養成されます。それを外注化すれば欠員が蔓延（まんえん）するのは当前です。車掌の欠員は今後、運転士にも波及します。



脱退者を非難する東労組のニュース

車掌の要員問題は外注化の矛盾です。しかし東労組は、あれだけ大騒ぎしてもそれには絶対に触れません。なぜでしょうか。「外注化推進協定」を締結し、ＧＳを導入した張本人だからです。

結局のところ「分社化も転籍も認めるから東労組を見捨てないで」が本音なのです。

分社化と転籍に向かう動き

会社は、ＧＳ採用を中止し、ＧＳが配置されている首都圏の大規模駅の外注化に踏み出しています。いまや駅業務は完全別会社化の寸前です。いずれは車掌や運転業務も〈分社化・転籍〉に向かいます。東武鉄道などではすでに実施されています。

これと一体で、車掌と運転士を融合した業務運営や、ホームドア設置を理由にした車掌廃止や無人運転化など、運転保安を無視した究極の労働強化が予想されます。

東労組からの集団脱退はじまる

だからこそ会社は、御用組合・東労組との関係を清算しようとしているのです。だから東労組は「ぜんぶ協力するから今までの関係を壊さないで」と嘆願――これが「スト権」「３６協定」などをめぐる騒動の本質です。水戸支社では東労組からの集団脱退が始まりました。

東労組は自己保身だけですが、職場では、労働強化と締め付けが進んでいます。それは分社化と転籍に向けて職場を沈黙させる攻撃です。こんなことをしていたら必ず大事故が起きます。今こそ動労千葉・動労総連合と共に闘おう。