

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

闘えば外注化はとめられる

水平分業→別会社化し転籍を迫る

JR東日本の「水平分業の深度化」は鉄道業務の外注化を別次元で進めるものです。鉄道業務を「駅運営会社」「車両検修会社」「保線会社」に分社化し、JR本体は鉄道施設を保有するだけの持株会社にするのです。

そこで起きるのは現場で働く労働者の「転籍」です。水平分業は「外注化→強制出向」から「外注化→転籍」への質的転換を意味します。

NTTでは900の子会社に分割され、労働者は3割の賃下げを伴う転籍承諾書にサインを迫られました。「サインするしないは自由ですが子会社にしか仕事はありません」と。

相鉄バスでも年収が350万円も低い子会社への転籍か早期退職が強制されています。10年の分社化段階では、労働組合が抵抗して闘ったので賃金水準が同じ「出向」で押しとどめましたが、6年後に転籍に踏み出したのです。

JRでも同じことが始まっています。外注化で外堀を埋め「仕方がない現実だ」と思わせて転籍に労働者を追い込もうとしています。

駅、建築土木業務の別会社化

JR東日本は今年度でグリーンスタッフ（GS）の募集・採用を中止しました。これはGS配置の大規模駅の外注化を意味します。千葉支社でも直営駅は約3割。残りは無人駅か委託駅です。すでに駅業務の別会社化が迫っています。

駅業務が別会社化されたら駅→車掌→運転士のコースが断たれ、車掌・運転士の別会社化の扉が開かれます。実際、東武鉄道などで駅・車掌・運転士の別会社化が実施されています。建築・土木関係でも昨年末に業務委託の拡大が提案されました。計画段階からの委託でほぼ別会社化と言っても過言ではありません。

検修業務でも別会社化の動き

車両検修部門では、一昨年、東日本テクノロジという車両検修会社がつくられました。工場などの業務を請負い、海外展開もする本格的な車両検修会社です。

社長は「請負業務から、計画、判断、生産管理、品質保証、設計、施工管理など、より技術的な役割を求められる」「自ら分析・検討、計画を策定し、実行していく」と言っています。

いま闘えば止められる

「7～8年で業務委託の最終段階までもっていく」——これが2000年時点で東労組と会社が合意した確認事項でした。しかし千葉で始まった闘いはその構想を揺るがし、17年間にわたってJRを追い付てきました。

転籍は労働者の賃金・権利・未来を奪うものです。別会社化と転籍をストップさせ、すべての仕事と労働者をJRに戻そう。