外注化阻止ニュース　第３２５号
〔発行日〕２０１７年６月２１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

運転士・車掌の外注化が〝目標〟

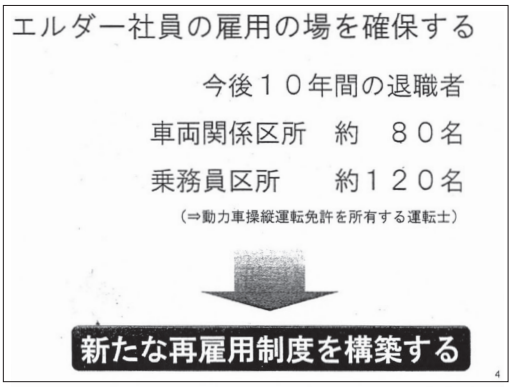
エルダー提案は分社化・転籍への布石

ＪＲ東日本本社は6月9日、「エルダー社員の会社における業務範囲拡大」提案を行ってきました。

「水平分業」が前提の提案

提案では、エルダー社員について全職種・職名が上げられ、出向ではなくＪＲ本体に配置することがあるとしています。その背景には、車掌と設備部門で要員不足が深刻化し、業務が回らなくなるという事情があります。

したがって当座対象となるのはこの二つの業務だと言われ、ＪＲ本体雇用の対象者であるかのような印象を与えています。しかし、本社自身がそれを否定して「当面、車両職や営業職を本体雇用の対象とする考えはない」と言っています。全員がＪＲ本体で再雇用されるわけではないのです。



ＣＴＳが作成した資料の一部

提案は「エルダー社員は、今後も水平分業を前提に、原則としてグループ会社等への出向を命ずる」と書かれており、ＪＲ雇用はあくまでも「例外」という位置づけ。誰をＪＲ本体に残すのかは会社の恣意的判断で選別するのです。

低賃金で現役と同じ仕事

さらに「会社において勤務するエルダー社員は、社員と同様の勤務種別を適用する」としています。しかしエルダー賃金は指導職でも17万9千円余り。これで、現役と同じ勤務種別を適用して車掌や運転士をやらせようというのです。

東労組の外注化への協力

しかし、当座の要員不足をつけ焼刃的に乗り切るためにこんな手段でごまかし続け、国鉄採用者が65歳で抜けた後の職場は一体どうなるのでしょうか。

会社は「水平分業が前提」と繰り返し言っています。東労組は「65歳定年延長に向けた大きな一歩」と言っていますが、起きていることは真逆です。今度の提案は、鉄道業務を「駅運営会社」「検修構内会社」「施設会社」などに分社化し（最終的には車掌・運転士も）、労働者を転籍に追い込む外堀を埋める攻撃です。

実際、ＣＴＳ（千葉鉄道サービス）で、「グループ会社として業務受託を拡大していく」と明記した資料が配布されています。それを東労組が、シニア制度の時のように全面協力しようとしているのです。