外注化阻止ニュース　第３２９号
〔発行日〕２０１７年7月１９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

水平分業に突き進むＪＲ

外注化推進条項付き協定を結んだ東労組

ＪＲ東日本は6月9日、「エルダー社員の会社における業務範囲拡大」を提案しました。今回の提案は、会社が必要と認めた場合は、エルダー社員をＪＲ本体に配置できるが、原則的にはグループ会社への出向というものです。

今回の提案は何を意味するのでしょうか。ＪＲ東日本は今後、鉄道業務を別会社化し、労働者を別会社へ転籍に追い込むということです。

東労組が結んだ外注化推進条項

東労組の対応がそれをハッキリと示しています。この提案に対し東労組は、17年前に失効した「**シニア制度**」とその「**覚書**」を持ち出し「**主旨は今も変わらないことを会社と確認した**」と言っています。

どういうことでしょうか？

かつてシニア制度導入に際しＪＲ東日本と東労組は「**外注化推進条項**」の入ったシニア協定を結んだ組合に所属する者だけを再雇用するという卑劣な手段をとりました。外注化に反対した動労千葉は再雇用を拒否されました。

その後、シニア制度自体は、全員を再雇用の対象とするエルダー制度に転換され、廃止されました。とはいえ、東労組が外注化推進条項の入ったシニア協定を締結したことで外注化の扉を開けたのです。東労組の役割は重大です。

今回の事態で言えば、**「労使は『水平分業』を深度化し着実に推進する」を会社と東労組で確認し、「水平分業」＝別会社化・転籍に東労総が全面協力する**ということです。

水平分業に備えるグループ企業

実際、ＪＲ鉄道サービス（ＣＴＳ）では「運転車両業務の受託を拡大してゆく」「ＪＲの機能保全・機動班・技術管理業務との人事交流を行う」「運転車両業務はＨ35年にはＣＴＳプロパー社員だけで運営する」――という内容の資料が公然と配布されています。他のグループ企業でも同様です（別掲）。

※

水平分業や外注化は労働組合の協力なしにはできません。シニア制度も動労千葉が反対を貫く中で廃止になりました。外注化に対してもすでに17年に及ぶ闘いが継続しています。水平分業と転籍は止めることができます。

東日本テクノロジー社内報

車両業務への
3つの視点の取組みについて

常務取締役車両事業本部長　中山 修一

JR東日本テクノロジーとして3年目となり、各支店等も各々のお客さまの特情に合せて対応しながら成果も出しております。

今後の車両事業については、JR東日本関係では水平分業が更に進み、実質的に車両検修業務を担っていくことになります。車両改造、イノベーション事業についても設計から施工までの一貫管理体制を強化確立して、お客さまのニーズを確実に具現化していくことになります。また、技術開発においてもCBMを進めるとともに、