

検修部門別会社化と 転籍が狙いだ

外注化で管理者など55人も要員増

JR千葉支社は、構内計画業務の10月1日外注化で幕張車両センター7人など計14人の削減(CTSへの強制出向)を提案しています。しかし他方で、仕事が多くなるはずのJR側について管理者を5人も増員するとしています。

業務外注化と出向によって実際に作業を行う労働者はJR側にいなくなるにも

CTS・JRにおける大幅要員増の実態

【CTS】(昨年10月1日から今日まで)

本 社 運転車両部+5、総務部+2
プロパー新規採用+19
幕 張 担当所長+1、作業責任者+8、転削要員+1
京 葉 作業責任者+4、仕業+3
津田沼 作業責任者+4、構内運転士+1
木更津 作業責任者+1

【JR】(「計画業務外注化」提案・本年10月)

幕 張 構内助役+3
京 葉 構内助役+1
習志野 構内助役+1

かわかわらず、管理者を大幅に増員するのは一体なぜなのか?

さらにCTS側については、昨年の業務委託に伴い新たな管理体制が必要となり、管理者についてもJR側から多数が出向となつていきます。また19人ものプロパー労働者を新規採用しています。

昨年10月1日以来、検修・構内業務の外注化に伴って、JRとCTS双方で実に55人も要員が増えていきます。人件費だけでも年間数億円は必要です。ここまで経費をかけて外注化を強行する意図はなんなのか? 将来的には、検修部門を丸ごと別会社し、ここで働く労働者を外注会社に転籍させ、JRの正社員から低賃金の非正規労働者に置き換えようとしているのです。これは動労千葉への組織破壊攻撃でもあります。

そのためには、莫大な経費を使い、鉄道業務をバラバラに解体して、外注化し、技術や技能、熟練や経験なども破壊しても構わないというのがJRの姿勢なのです。

10・1計画業務外注化を止めよう! 外注化された業務と労働者をJRに取り戻そう! 動労千葉と共に闘おう。