

J R の業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

強制出向者もプロパーも すべての者をJRに戻せ

外注先の労働者を直接雇用にした阪急電鉄の例

夕刊 読賣新聞

2008年(平成20年)
12月18日 木曜日

「コスト削減より安全運行」 子会社駅員を本社雇用

来年10月 阪急、840人一括で

阪急電鉄は、子会社から本社に駅員を移す。来年10月、約840人を一括で移す。コスト削減より安全運行を優先する。子会社は、駅員の教育や安全運行に専念する。阪急電鉄は、駅員の教育や安全運行に専念する。子会社は、駅員の教育や安全運行に専念する。

教科書ページ倍増 報告

教育再生懇 携帯禁止は来月提

政府の教育再生懇談会が、教科書のページ数を倍増させる。携帯禁止は来月提。教科書のページ数を倍増させる。携帯禁止は来月提。教科書のページ数を倍増させる。携帯禁止は来月提。

外注化解消で直接雇用

阪急電鉄では、外注化の解消に伴って約840人の労働者が外注先の会社から直接雇用に移りました。

J R 東日本の鉄道業務外注化は偽装請負であり違法です。検修・構内業務の外注化をめぐっては、CTSにプロパーとして雇われた労働者の教育をJRが行っています。互いに出向に出し合うことで偽装請負隠しを行っているのです。

違法な外注化は撤回が当然です。そうならばCTSにプロパーとして雇われた労働者もJR職員となる権利があります。その仕事をするために雇われた以上、仕事がJRに戻ればJRに移るのは当然です。

阪急電鉄は私鉄の中では先頭を切って鉄道業務の外注化を進めていました。車掌業務は下請会社からの出向で、本体の熟練労働者と下請労働者が混在し、同じ車掌なのに賃金などの労働条件に大きな格差が生じました。ついには、運転士まで外注先で採用・養成することが計画されました。

しかし、外注化は解消されました。その理由は「安全強化」「偽装請負を疑われる」「迅速な対応ができない」「待遇の格差による士気低下」……。外注化の破産です。

偽装請負にならないためには、運転指令、駅、乗務員の連携の際にも、本体と外注先の労働者間で直接のやり取りはできません。本体会社から指示を出すには、一つひとつ作業責任者を通してはなりません。職場はバラバラにされ、作業は遅くなり、安全も崩壊していきます。幕張車両センターで10月8日に起きたポイント割出事故は、外注化前のように直接やり取りができれば百パーセント起きなかった事故です。

外注化は本当に矛盾ばかりです。「外注化反対」の声を職場全体であげて行動すれば外注化を打ち破ることができます。すべての仕事と仲間をJRに取り戻そう。