

JR東日本秋葉原駅3／1全面外注化提案

今こそ乗務員勤務制度改悪に反撃を！

JR東日本は秋葉原駅の全面外注化を来年3月1日に実施すると提案しています。人身事故などの「現地責任者」も委託社員で行うとされています。会社の狙いは明らかに駅業務の完全別会社化・転籍強制です。

駅業務の完全別会社化への攻撃

秋葉原駅は1日平均の乗降客数が25万人を超え（17年度・東日本管内9番目）、土日・休日には特急列車も停車する大規模駅です。その秋葉原駅が全面外注化できるなら、他のどの駅でもできるという意味を持ちます。これまでの駅外注化とはまったく違うレベルの攻撃です。「安全の要」である駅業務の



◆秋葉原駅

17年度 1日平均乗降客数

25万251人 東日本管内9位

委託先：JR東日本ステーションサービス

管理駅は御茶ノ水駅

※15年3月に「出発指示合図」廃止

外注化は鉄道の安全を崩壊させます。また、駅が完全別会社化されれば、駅から車掌、運転士へという養成体系も崩れます。そして、乗務員というあり方も解体し、「輸送サービススタッフ」という形で無権利化するのを狙っているのです。

現場からの声が最大の反撃

この提案が、乗務員勤務制度改悪について東労組・国労の妥結が確実になった段階で行われたことにも大きな意味があります。

「最大の攻撃」といっても過言ではない乗務員勤務制度改悪を東労組・国労に認めさせたことを契機に、全系統でこれまでと次元の違う攻撃を開始しようとしているのです。

会社は15年3月ダイ改で東京支社管内の出発指示合図をすべて廃止しました。秋葉原駅は運転取扱駅でなくなり、全面外注化がその当時から狙われていました。それでも会社が踏み切れずにきた最大の理由は、現場の抵抗を恐れていたからです。

だからこそ、乗務員勤務制度改悪に現場から反対の声をあげることは、会社施策全体への大きな反撃になります。一人ひとりの労働者が声を上げ、団結して立ち上がる力は決して小さくありません。動労千葉とともに、「乗務員勤務制度改悪反対」の声をあげよう。