

大合理化が迫っている!

毎週のように大合理化提案が

これまでのレベルを超えた合理化攻撃が毎週のように提案されている。事態は急ピッチで動き出している。

この3月だけでも、保線ではわずかに直営で残った徒歩巡回や総合巡回まで外注化しモニタリング検査体系を導入する提案が行なわれ、車両検修でも「モニタリング保全体系への移行」が提案された。また、4月から実施されたJESS（東日本ステーションサービス）の人事賃金制度改訂は明らかに駅業務を丸投げ別会社化するための体制を整えるものだ。千葉では7月に浅草橋駅まで外注化されようとしている。そこまで手をついたら千葉以东の駅など一つも残らなくなるとは明らかだ。駅分社化は早晚、車掌・運転士の別会社化まで行き着かざるを得なくなる攻撃だ。

分社化、乗務手当廃止

深澤新社長は、就任あいさつの中で、▼「JR東日本とグループ会社の役割の見直し」▼「グループ会社再編」▼「乗務員はじめ社員の勤務制度見直し」▼「職場再編」「仕事の進め方の抜本的見直し」等を掲げた。

それは、鉄道の業務をバラバラに分社化し、労働者ごと子会社に放り出していく攻撃だ。さらに、乗務員勤務制度改悪・乗務手当廃止に踏み出そうとしている。乗務手当廃

止は、乗務員だけの問題ではなく、これまでのJRの労働条件の根本が打ち砕かれることを意味する。

車両検修会社として設立された東日本テクノロジーの常務取締役は「JR東日本関係では水平分業がさらに進み、実質的に車両検修業務を（当社が）担っていくことになる」と社内報に書いている。CTS管理者は「いずれ車両センターの業務は全部ウチに来ることになっている」と平然と語っており、「JRの機能保全・機動班・技術管理部門との人事交流を進める」という資料が配布されている状態だ。

去るも地獄、残るも地獄

「去るも地獄、残るも地獄」という言葉がある。職場をそんな状態にしてはならない。東労組は会社の切り崩し攻撃の前に為すすべなく屈し、「生産性向上にスピード感をもって対応します」と表明した。これだけの攻撃が吹き荒れようとしているのに会社に頭を下げてしまったのだ。

労働組合が潰された後に残るのは、地獄のように権利や安全が崩壊した職場だ。しかし、真剣に声をあげれば攻撃は止められる。乗務手当廃止は明らかな「不利益変更」だ。組合が容認しなければ簡単にはできない。分社化・転籍もそうだ。組合が容認し一人ひとりの労働者も承諾せざるを得ない状態に追いつめなければできないことだ。職場に闘う労働組合が絶対に必要な情勢だ。今こそ声をあげよう。