

JR西日本・北海道の 業務融合は縮小・消滅

J R 千葉支社は「営業系統と運輸系統の業務を融合・連携させる」ことを掲げた組織横断プロジェクトの発足を発表しました。鴨川、木更津、銚子の3エリアで両系統の社員と地区指導センターの支援者で構成され、メンバーは所属箇所と支社総務部、地区指導センターの兼務とされています。

「業務融合・職名全廃」提案を既成事実の
ように進めようなど、絶対に許せません。

安全崩壊で再び専門性重視へ

業務融合化はJ-R西日本や北海道でも実施されてきました。とくにローカル線地域において、西日本では「(地域)鉄道部」、北海道



キックオフミーティングに出席した深澤社長（中央）、中川支社長（右端）と各エリアのプロジェクトリーダー

JR千葉支社「組織横断PJ」
3エリアで発足

千葉東日本
JR東日本
千葉支社の鴨
木吏津、鴨
川、木更津、
業務と運輸
業を融合・連
繋させるこ
とで相互にさ
まざまな業
務に従事でき
る土壌をつ
くりだした。

中川社長は「系統や組織を超えたフレキシビリティを追求し、

断、働きがい
 向上、ロジェ
 クト」が満足
 し、同支社研
 修センター
 千葉市中央
 区で８エリ
 ア会同のキッ
 クオフミート
 ングが開か
 れた。

員と地区指導
 各エリアで面
 支援者の計６
 し、このうち
 支社本部の
 ナーはそれぞ
 の轄を広げる
 簡所に加え、
 と地区指導セ
 務となる。
 キックオフミ
 グには、澤澤
 祐長、

2021/7/16
交通新聞

では「運輸営業所」が設立されました。その中では、駅、車両、保線、建築、機械、電気等の職名がすべて廃止・統一され、業務を融合化して徹底的に要員を削減したのです。

例えば、〈車掌として約4時間乗務した後に入区作業、構内入換業務で出区8本・入区6本の誘導、3時間以上の改札業務を行って終業〉という作業ダイヤが組まれていました。

こういった合理化は、「安全性がそこなわ
れていない範囲」で行うとされてきました。
しかし、両社とも大事故を起こし、技術継承
や安全上の深刻な問題を招きました。

北海道の運輸営業所は消滅、西日本の鉄道部も統廃合で3分の1まで減っています。再び専門性を重視せざるを得なくなり、西日本は一度廃止した駅、技術職、車掌、運転士等それぞれの「主任」職名も復活させました。

「融合化」提案に反対の声を

JR東日本はより極端な「融合化」を進めようとしています。しかし、鉄道を動かす様々な専門業務を軽視し、利益だけを優先して「新たな価値創造」を叫ぶ施策は、鉄道の安全を破壊します。認めるわけにはいきません。

会社の攻撃には大きな矛盾があります。阻止する力は職場に闘う労働組合を取り戻すことです。動労千葉と共に反対の声をあげよう。