

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

9 / 10 「2021年度営業施策」 千葉支社団体交渉

外注化で駅要員確保が困難に 矛盾を現場に押しつけるな！

団交での会社回答より抜粋

【駅業務の委託の変化について】

- ステーションビルへの委託、江見駅は日本郵便への委託を行った。
- 那古船形駅は委託していたが要員が不足し無人化することとなった。
- 「客扱いはもう嫌だ」という声もあり、駅でそのままエルダーになるという人は多くない。

⇒外注化による要員不足が明らかに

【駅業務外注化を進めているが、今後の乗務員養成はどう考えているのか？】

- そこがジョブローテーションを行った理由の一つだ。すでに駅から運転士に登用したり、運転士から駅に行ってもらったりしている。

⇒外注化の矛盾を攻撃の口実にするな！

駅外注化は乗務員養成にも大きく関わります。これについて会社は「ジョブローテーションを行った理由の一つ」と回答しました。外注化の矛盾を、現場への攻撃の口実にするというのはあまりに卑劣です。また、駅の要員不足を埋め合わせるために、乗務員を得手勝手に駅に行かせるなど許せません。起こっていることの本質は、会社の攻撃の破綻です。職場からの反撃こそ、攻撃を打ち破る可能性を切り開く力です。

9月10日、動労千葉は「2021年度営業施策」に関する団体交渉を千葉支社と行いました。駅要員46名の大幅な要員削減、サービスマネージャー廃止、窓口営業時間変更などについて交渉が行われました。

外注化が鉄道業務を破壊

“那古船形駅の無人化の理由は外注先での要員不足” “駅で働く労働者で、そのまま駅エルダーに行く人は多くない” ——交渉の中

で、駅業務の外注化が進む中で要員確保が困難になっていく実態が明らかになりました。駅業務だけでなく、全系統で要員確保が困難になっています。人件費削減のためだけに鉄道業務を次々に外注化し、劣悪な賃金・労働条件を労働者に強制してきたことの必然的な結果です。こんなことを進めれば、鉄道の安全は破壊されてしまいます。

駅外注化がジョブ行つた理由？