

# 民営化・外注化に今こそ反撃を

## 労働者の未来かけた国鉄分割・民営化以来の社会の大転換との闘い

### 動労総連合 3月ダイ改阻止の闘い

### 第一の分割・民営化に反撃

動労千葉―動労総連合は、JR各社の3月のダイ改に対して、全国でストライキなどの闘いに立ち上がりました。

全労働者の非正規職化を狙う分社化・転籍の攻撃。社会すべてを民営化し、「選択と集中」のもとに地域そのものまで切り捨てる。さらに、福島第一原発の真横を通る常磐線を開通し、住民に帰還と被曝を強制する。その突破口を開く攻撃が3月ダイ改でした。

だからこそ、ここに労働者の未来を決する重大な分岐点があると考えて、全力で闘いに立ち上がったのです。

#### 地域あげ反撃に

動労千葉は3月4・5日、3月分



JR北海道の現実は、民営化の破産を衝動的に突き出しました。JR北海道が路線の約半分、1,237キロに及ぶ路線について「単独では維持困難」と発表したのです。

鉄道の撤退は、地域生活が成り立たない地域実態が表れています。民営化が地域

社会を破壊しているのです。この民営化が、国家をあげて社会全体に拡大されようとしています。



### 北海道 民営化がすべてを破壊 小池の東京丸ごと民営化阻止を

#### 国家あげた攻撃

安倍政権は、「トップランナー方式」で地方交付税を削減し、自治体業務すべてを民営化しようとしています。

この計画を作った上山信一は、「今の日本には、国鉄改革と同じ地域分割と民営化が必要」と主張しています。小池都知事の下で「都政改革本部」の代表に就任しており、「大阪の次は東京だ」という形で全国を覆い尽くそうとしています。

また3月28日には、大阪市営地下鉄バス事業の廃止議案が可決され、全国初となる公営地下鉄の民営化が決定されました。一旦全員解雇して在籍年数も賃金も引き継がず、一括して退職金まで払われます。労働条件が改悪された新会社の労働条件でも希望する者は、採用試験を受けて受ければ雇用されるという仕組みです。

### 鉄道業務の完全別会社化

### 転籍強制に進むJR東

JR東日本は、水平分業の深度化を掲げ、これまでと次元の違う鉄道業務の外注化を進めています。

#### 全業務を外注化

JRは昨年度まで、「グリーンスタップ」と呼ばれる駅の契約社員を募集・採用を中止しました。

そもそもグリーンスタップは「小規模駅は委託、大規模駅はグリーンスタップ導入」という形で提案されました。そのグリーンスタップの採用を停止することは、大規模駅も外注化するという事です。すでに千葉支社では直営で運営されている駅は約3割で、駅業務の別会社化する現実です。駅業務が別会社化されれば、駅から車掌・運転士になっていく道が断ち切れ、車掌・運転士の別会社化の扉が開かれます。

建築・土木関係では、去年末に業務委託の拡大が提案されています。設計の前段階である計画段階から委託するもので、ほぼ完全別会社化です。あとはいつ社員を転籍させるかだけが残っているのが現状です。

車両の検査・修繕部門でも事態は進行しています。12年に車両基地構内業務の外注化が強行され、15年には東日本テクノロジという車両検査会社がつくられました。

工場などの業務を請負い、海外展開もする本格的な車両検査会社です。その社長が年頭あいさつで、「いわゆる請負業務から、計画、判断、生産管理、品質保証、設計、施工管理など、より技術的な役割を求めら

#### 地域の切り捨て

切り捨てられようとしている地方にとって、鉄道を失うかどうかは生きてゆくための死活問題です。そして、鉄道の切り捨ては単にJRの問題ではありません。地域を丸ごと切り捨てていく。それが安倍政権の「成長戦略」＝国家的大リストラ攻撃です。JRがその先兵の役割をはたしています。

JR東日本や東海は毎年莫大な利益をあげながら、次々に地方ローカル線の切り捨てを進めています。戦略的ダウンサイジング、「地方からの撤退」「地方に必要なのは終末期医療」とまでいっています。

「国家にとって付加価値を生まない都市、外貨獲得能力を持たない都市は淘汰する」という安倍政権のお墨付きをえて、鉄道の公共性をかなり捨てようとしているのです。

これに対して、動労総連合は動労千葉を先頭に、地域の怒りとつながり、国家的大リストラ攻撃に具体的な形で反撃を作り上げる挑戦を開始しています。

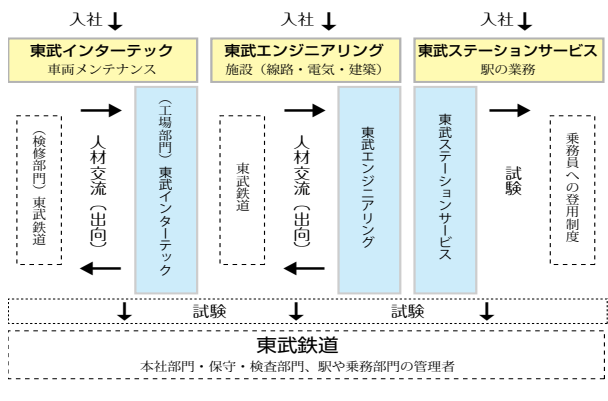
すべての子会社に

そして、全面的な外注化・分社化と転籍が、この数年で退職者が多く出ることを利用して進めようとしています。再雇用者を原則的に外注会社に出向させることで、「外注化を拡大するしかない」という意識に現場の労働者を誘導しようとする卑劣な手段です。

者の採用は、「駅運営会社」「車両検査会社」「施設・設備メンテナンス会社」の3つの小会社の採用しかありません。東武鉄道本体に残っているのは本社機能と管理者だけです。

そして、子会社から本社の幹部社員や管理者になる人だけが東武鉄道の採用試験を受ける仕組みです。

JRでも鉄道業務を何十もの会社にバラバラに分社化して、JR本体は鉄道施設を保有しているだけの持株会社にしてしまおうとしているのです。そこで起きるのは、JRで働く労働者への転籍の強制です。



### 安倍政権 働き方改革 許すな

### 雇用破壊の先頭に立つJR

安倍政権は、「働き方改革」を最大のチャレンジとしてきました。「同一労働同一賃金」「最低賃金1千円」「非正規という言葉を「掃す」という言葉とほぼ同義に、その狙いは「正社員ゼロ・解雇自由の社会」です。

#### 非正規並み社員

JR東日本の子会社であるCTS(千葉鉄道サービス)で起こっていることは、まさに「働き方改革」そのものの現実です。

就業規則を改定し、非正規職の契約期間を最大5年に制限し、月給制から時給制に改悪。選別をくぐり抜



抜かれた労働者に転籍を強制し、本格的な労働条件の改悪、「正社員

けなければ5年で解雇。たとえ無期転換しても変わるのは契約期間だけ。こうして「無期転換」の名の下に非正規職並みの低賃金の「正社員」を生み出そうという攻撃です。

さらにJRは鉄道業務の全面外注化と完全別会社化を狙っています。NTTは900もの子会社に分割され、労働者は3割もの賃下げが強制される転籍を承諾せざるを得ない状態に追い込まれました。相鉄バスでも平均年収350万円も賃金の開きがある子会社への転籍か早期退職かが強制されています。

分社化は労働者に転籍を強制し、本格的な労働条件の改悪、「正社員

JRは、外注化・別会社化やCTSでの「働き方改革」そのものの攻撃を通して、雇用破壊の典型的なモデルを作ろうとしています。それを全社に拡大しようという事です。

動労千葉は外注化攻撃を10数年にわたって阻止し続け、今なお外注化された職場から外注化を撤回させる新たな闘いに挑戦しています。

CTSにおける雇用破壊も真正面から闘い抜き、団体交渉の中で会社に「65歳まで働く意思を示せば、無期転換する」と認めさせるところまで追い込んでいます。

動労水戸は被曝労働拒否を掲げてくり返しストライキに立ち上がっています。動労総連合はこれの中で、日本の労働運動が力をとり戻すきっかけをつかむ闘いのもっと闘いに立ち上がっています。

#### 外注化阻止闘い

解体が行われるのです。

#### トップランナー方式

民営化や外注化などでコスト削減した自治体の低い経費を基準に地方交付税を算定。16～18年度の3年で1380億円削減を見込む。

16年度に対象にされた業務	学校用務員事務 道路維持補修・清掃等 本庁舎清掃 本庁舎夜間警備 案内・受付 電話交換 公用車運転 一般ゴミ収集 学校給食(調理) 学校給食(運搬) 体育館管理 競技場管理 プール管理 公園管理 庶務業務 情報システムの運用
17年度に追加される業務	青少年教育施設管理 公立大学運営