

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！

ジョブローテーションも外注化も撤回しろ！

検修外注化で要員不足→乗務員出向で穴埋め？

動労千葉は11月22日、業務外注化と強制出向の即時中止を求めて、千葉支社との団体交渉を行いました。会社は仕業・構内業務外注化の矛盾を、乗務員を含めた現場労働者に押し付けようとしています。

外注化先で退職相次ぎ要員不足に

千葉で検修部門の外注先となったCTSでは、未だに業務を独自に遂行できる体制もない状態が続いています。CTSプロパー社員の養成状況も「若年出向を10年で解消する」という計画からかけ離れています。

組合 3年で20〜30名のCTSプロパー社

員の養成が必要になる。可能なのか。

会社 CTSは採用を行っている。JRと

してはCTSからの出向や現場作業の支援などで、技術支援するしかない。

組合 これまでのペースを考えると、あと

10人程度が養成できる限界というのが組合の認識だ。会社としてはどうか。

会社 これまでの養成数からすると、その通りだ。

養成が間に合わないことを会社自身が認めざるを得ない状態です。背景には養成したCTSプロパー社員の退職があります。あまり

の低賃金や労働条件の低さのために、この間10人以上も辞めているのです。

外注化の目的は、JR本体からCTS社員に置き換えることで、徹底した低賃金化とコスト削減を行うことでした。その外注化の破産が、今の事態を引き起こしているのです。

矛盾を労働者に押し付けるな！

組合 これからエルダー社員が65歳を迎えていく。要員が不足するのではないか。

会社 65歳以上の採用や運転士の出向も含めた運用を考えている。CTSプロ

パー社員を養成して出向者を減少させていく考えは変わらない。

組合 ジョブローテーションによる運転士の出向もありうるということか。

会社 運転士からの直接出向もありうる。

会社は外注化の矛盾を労働者に押し付ける考えを露骨に明らかにしました。駅外注化の過程では、ライフサイクルで乗務員を使った穴埋めが行われました。今度はジョブローテーションで検修外注化の矛盾の穴埋めを行おうというのです。絶対に許せません！

職場に闘う団結がある限り、会社も好き勝手に乗務員を配転させることはできません。現場から「ジョブローテーション反対」の声をあげよう。