

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！

# 「融合化」提案の背後で進む外注化攻撃の破綻

J R 東日本が進める「融合化」提案は「すべての現業職の職名廃止」「乗務員と駅業務、店舗、除草・除雪、支社業務等を融合する」というあまりに極端なものです。最大の狙いは、乗務員を含めた全鉄道業務の外注化・分社化です。

## 攻撃の核心部分が破綻している

しかし、その背後で攻撃の核心である外注化の全面的な崩壊が進行しています。CTSでは検修・構内業務で採用したプロパー社員の3割以上が退職しています。休日

## JR 技術継承懸念

### 若手・中堅相次ぐ中途退職

若手・中堅を中心に中途退職者が相次ぐ。技術や経験の継承にも懸念が生じて、海道と鉄道のために働き続けたが、が見えなかった。2019年に約5年勤社を退職した関東出身の20代男性は取材。替のある職場を去った複雑な心中を明か

2020/1/6 北海道新聞

運転士に慣れて入社。道 行きの不透明な海道の19年度、中央道北で乗務員と駅業務と仕事をやりがいが感じ、純粋な利益は億円の支援を並受は、終業駅で乗客が数1億円の赤字。かかったこともあったが、維持困難の体の不自由なお年寄りがのちの2区間は隣で乗っていた。北海道「鉄道は必要だと感じる日」

細る鉄

J R 北海道は新卒採用約270人に対して20年度の中途退職者183人（9割が10～30代）という崩壊的状况。外注化でJ R東も要員確保ができなくなっている。

勤務が毎月何十日も発生する状況が何ヶ月も続きました。水戸のMTSでは「大子に異動なら辞める」という状況で、いまだに大子の事業所にプロパー社員は一人もいません。プロパー社員に「将来展望が見えない」といわれる職場状況の上に、今後エルダー社員が続々と65歳を迎えます。業務継続そのものが完全に破綻しようとしているのです。

これは「別会社化1歩手前」まで外注化が進む駅や保線、電力なども同じです。外注化で労働条件を解体したことで、全系統で必要な労働者を確保できなくなっているのです。千葉支社は駅要員を一挙に46名も削減する提案を行いました。破綻した現実をつくろうため、ただ要員削減で数を合わせています。

## 攻撃は打ち破れる

### ― 職場に闘う労働組合を

「融合化」提案の先にあるのは、さらなる安全と技術継承の破綻―「鉄道崩壊」です。攻撃は矛盾だらけです。会社自身、何も確信を持ってないまま突き進んでいるのです。「水平分業」を掲げながら、最終的なゴールを示すこともできないことにも表れています。だからこそ、団結した職場からの闘いがあれば、攻撃を打ち破ることができます。動労千葉とともに職場から声をあげよう。