

J Rの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。info@doro-shien.site

J R東「新系列技術 J R で維持」を撤回

検修業務の全面外注化反対！

ワンマン拡大、職名廃止・鉄道業務をないがしろにするな 融合化、統括センター化...

J R東本社の主な回答

- ☑これまでの「新系列車両の検修業務の技術を J R で維持する」方針は転換する。
- ☑具体的な委託箇所等は各地方機関で検討する。「グループ会社で要員確保ができない」等なら委託とならない。
- ☑新たに委託となるとグループ会社での要員確保のハードルが高い。仙台の宮城野派出のように、すでに新形式の交番検査を委託しているところは検討する。
- ☑現在の社員数は4万4千人、車両職は約3200人。検修関係は若年出向が約100人、エルダー出向が約1千人。新規採用は年間50人が目標。
- ☑グループ会社に人が定着していないという指摘については、賃金の問題もある。
- ☑検修部門の方向は、「未来の車両 S & E 構創」で示した「人手をかけないメンテナンス」「高い付加価値で創造的な仕事にシフト」ということだ。

検修業務外注化、融合化に職場から反対の声をあげよう。

J R東でもE721系で台車枠でヒビが見つかっています。各系統の技術継承は、乗務員にとっても重大な問題です。

会社は来年4月から新系列車両の機能保全（旧車両の交番検査）の外注化を可能とする
と提案しています。
これについて J R 東本社は団体交渉で、新系列車両の検修業務の技術は J R で直接維持するとしてきた方針を「転換する」と回答しました。検修部門の全面外注化と分社化・転籍の攻撃です。
目的はコスト削減と職場の団結を破壊することだけです。さらに、「高い付加価値で創造的な仕事にシフト」などと語り、鉄道業務を軽んじています。

しかし、グループ会社に低賃金を強制することで J R 本体と同等の技術力を継承することも、要員確保もできません。必要なのは外注化ではなく、すべての仕事と仲間を J R 本体に戻すことです。

乗務員にとっても重大問題

会社はこの間、職名廃止・業務融合化などで、鉄道の現業部門とそこで働く労働者をないがしろにしてきました。その中で信じがたい事故が続発しています。
J R 函館線ではレール腐食で脱線が起き、