

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！

「新系列技術JR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・融合化、統括センター化… 鉄道業務をないがしろにするな

JR 東本社 10/30 団交の主な回答

- これまでの「新系列車両の検修業務の技術をJR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。

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JR東本社は団交で、「新系列車両の検修業務の技術はJR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中では、JR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JR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。

JR 函館線ではレール腐食で脱線が起き、JR 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。

鉄道は様々な分野の技術力で成り立っています。それをないがしろにすれば安全が崩壊するのは当然です。検修業務外注化、融合化に職場から反対の声をあげよう。