

高崎鉄道サービス

JR東日本ステーションサービス

7・1 TTS から JESSS へ?!

駅の外注会社の大再編・労働者のたらいまわし弾劾!



■「何も変わらない」は
真っ赤なウン

7月1日から、TTSがJR東日本から受託している駅業務が、TTSから分離され、「JR東日本ステーションサービス」(JESSS)に統合されるということです。

今回の駅業務の全面的な外注化は、これまでの延長ではありません。今回の全面的な外注化は、「転籍」という雇用条件の激変を含みます。そこが今回の外注化の全面化がこれまでと質を異にするところです。

国労も東労組も、現場には「何も変わらないよ」と言った話しかしていません。そのために「転籍」がもたらす労働条件・給与の激変について知らされていません。「何も変わらない」は大ウソです。

■駅の全面的な外注化は、
「転籍」＝首切りが核心だ!

転籍とは従業員と従来の雇用関係にあった企業との間の労働関係が解消され(退職)、新たに他の企業に雇い入れられる(採用)ことです。つまり、退職強要＝解雇攻撃だということです。

これまでの外注化は、TTSのプロパー社員にとってはTTSとの雇用関係が継続したなかでの新たな受託業務の拡大ということでした。JR社員からすれば、TTSに出勤(つまりJRとの雇用関係が継続したまま)で、JRから駅業務を受託したTTSの指揮命令下で働くというものでした。JR社員からTTSプロパー社員が業務を引き継ぐという内容も含まれていました。今回の駅業務の全面外注化では、TTSプロパーは、TTSを退職し、新たにJESSSに採用されることとなります。

「ろくに説明しないで」「同意書」に署名させている!

転籍は、いったん元の会社を辞めるのですから、本人の個別的・具体的な同意が必要になります。

日立製作所横浜工場事件 最高裁判決
(昭和48・4・12)

転籍は労働契約の一身専属的性格にかんがみ、労働者本人の承諾があつてはじめて効力が生ずる。

千葉では、CTSは動労千葉との団体交渉において、「JESSSへの移管に伴い、CTSの関係では、プロパー及びパートについては、JESSSへの転籍となる。5月中旬に説明を行い、「転籍同意書」と労働条件を記載した資料を渡した。」と説明していますが、ここに「同意書」が必要な退職・解雇攻撃であること、労働条件が大きく変わることが示されています。しかし、JESSSへの移管がもたらす労働条件の変化について、とりわけ不利益についても十分な説明をせずに、労働条件の一部だけを記載した資料を渡して「同意書」にサインを求めるのは、退職強要と変わりはありません。

■労働条件・給与は転籍先JESSSの規定で決まる。労働条件は低下する!

働く私たちにとって、もつとも重要なことは、労働条件はどうなるのか、給与はどうなるかです。これまでの給与、労働条件は引き

継がれません。転籍先JESSSの規定次第ということになります。その点がほとんど説明されていません。年収が下がった場合、前の給与との差額は補償されません。会社の目的はコスト＝賃金切り下げにあります。

動労千葉とCTSとの団体交渉で、CTSは次のように回答していますから、JESSSの労働条件は概略下記のようなものと思われる。

CTS 雇用形態は、プロパーはエキスパート社員として転籍する。パートは、契約期間も含めて転籍することになる。

プロパーの賃金は、JESSSに転籍する際、直近上位に移行することになり、賃金としては上がると考えている。パートは時給1000円のまま移行する。

各種手当では、夜勤手当の率が100分の130から100分の135になる。

福利厚生では、住宅手当が加算になる他、カフェテリアプラン、グループ共済会が利用できる。休日数は現行の114日、年休も現行同様となる。

定年は、65歳になる。
定期昇給は、組合側が機関紙等で記載しているとおり5年毎の実施になる。
(日刊動労千葉7928号より)

許せない!
声を上げたい仲間

動労連帯高崎へ!



■JESSの昇給は、生涯たった3回、5〜8千円程度だけ！数百万単位で減収になる！

直近上位に移行するとしても、JESSでの昇給は5年目、10年目、15年目の生涯たった3回だけ、昇給額も5〜8千円程度です。したがって生涯年収というレベルで見れば、賃下げになります。

相模鉄道では、ホールディングスから相鉄バスに出向している270人の労働者に対して、相鉄バスへの転籍が早期退職を迫る攻撃がかけられていて、相鉄バスに雇用された社員の賃金は、ホールディングスの社員より年収で約350万円も低いそうです。「直近上位に移行するから賃上げになる」などという会社の説明を真に受けていたらとんでもないことになります。生涯レベルで見れば、年収が大幅に下げられるのです。

■退職金は払われるのか？

転籍は、元の会社を退職することになりますから、退職金を要求することができません。しかし、元の会社が退職金支払いを拒んだり、支払い方法をめぐって紛争になるケースがあります。動労千葉との団体交渉で退職金についてCTSは「そこまでは考えていなかった」と回答していますが、考えていなかったのではなく、退職金について隠し通そうとしていたのです。

組合 転籍の場合、退職金は出さぬのか。

CTS 勤続年数を含めてJESSに引き継ぐので退職金は出さない。

組合 JESSの退職条件は説明したのか。

CTS そこまでは説明してない。

組合 退職条件が違う場合、退職金がかかる事も考えられるのではないか。

CTS そこまでは考えていなかった。

■駅だけではない！ 清掃労働者には今まで以上の労働強化と低賃金が！

転籍は、本人同意が不可欠ですが、転籍を拒否することもできます。しかし、正当な転籍拒否に対して、会社が「拒否者を整理解雇の対象」にしたり、「あなただけ特別扱いできない」と不当解雇するケースが少なくありません。しかし、このような不利益扱いは違法です。だからこそ、会社は、うまいことをいって本人が自発的に「同意書にサインした」としたいのです。

動労千葉との交渉で、「転籍を拒否した場合はどのように取り扱うのか」という問いに対して、「CTSに残る場合には、清掃等の業務に従事する事になる」と回答していることも重要で

JESSへの転籍に同意してもらったためにも、清掃業務が、一段と低い労働条件と賃金水準であることが必要

なのです。JESSに転籍するよりも残っていた方が給与や労働条件がいいなら、だれも転籍に応じません。

つまり、今回の転籍を通して、TTSに残る労働者には、相変わらずの低賃金と強労働が強制され続け、下げられることはあつても上げられることはなくなるのです。

つまり、駅業務の全面外注化で、駅清掃や車両清掃労働者には、今まで以上の労働強化と賃下げが強制されるのです。それは3月ダイヤ改正によるめっちゃくちゃな労働強化（実質賃金の低下）としてすでに始まっています。

■駅の次は、車両検修業務の外注化だ！

さらに恐るべきことに、駅の全面外注化は、駅で終わりません。JR東日本は、3年前の2012年12月に、東京、横浜、八王子、大宮支社管内の車両検修業務を請け負う「JR東日本運輸サービス」(JETS)を完全子会社にしています。これは車両検修業務外注化の受け皿がすでにできているということです。総合車両センターの受託子会社は、今年4月にJR東日本テクノロジ（JRTM）に統合

されており、総合車両センターで働く労働者の半数余りは子会社の労働者で占められています。車両センターの外注化も進んでいる。JRが次に狙っていることは、TTSなどの車両検修業務をJETSに統合することです。

そこまで進めば、現在検修作業を行っているTTSプロパーも駅につづ

いて転籍を強いられることになりま

■行き着く先は、車掌や運転士を含む全業務の外注化だ。

出向者もこのままではいられる保障はありません。この駅業務の全面外注化で「転籍」が当然というような状態が形成されれば、出向者がそのまま出向先に転籍、というようなことだつてまかり通ることになります。

労働組合の解体がそこまで進めば、そうなるでしょう。だから、駅の外注化で「転籍」を許すのか、労働運動の力でそれを阻止するのかどうか、が、正念場なのです。

JRは、自身は持ち株会社になって金融操作だけに明け暮れる企業形態をめざしています。すでに近鉄や阪急、阪神、西武、相模鉄道などの大手私鉄はホールディングスと呼ばれる持ち株会社の下に鉄道やバス、ホテル、流通業、不動産業、車両検修、保線、清掃などの子会社がぶら下がる企業形態になっています。

JRが目指しているのは、大手私鉄をはるかに上回る外注化です。だから、転籍という労働条件・賃金体系などの大幅な変更を、労働者、労働組合の抵抗を打ち破って貫徹しようとしているのです。第二の分割民営化攻撃だというのはこの意味からです。

■安全は崩壊し、青年の未来が奪われる！

しかし、それは、安全の全面崩壊を

もたらし、乗客や乗務員の命を奪うことに直結します。いずれ戻すと言われた「ライフサイクル制度」も、強制配転された青年労働者のJESSへの転籍まで行きつくかもしれない。また駅―車掌―運転士といった、昇進昇級のシステムが崩壊し、車掌から運転士までが非正規労働者に全面的に置き換えられることも予想されます。できるかどうかはともかく、JRがそうしたがっていることは明らかです。

JRグループ全体が総非正規職の職場になり、青年労働者にとっては、結婚も子育ても、将来生活の展望が描けない職場に大きく変貌してしまうことになるのです。

■動労連帯に結集して、生活と未来を守ろう！

駅の全面外注化に反対の声すら上げない東労組や国労では、働く者の生活と未来は守れません。動労連帯は、動労千葉、動労総連合とともに、分割民営化に一貫して反対して団結を守ってきました。外注化に対しても裁判闘争も含めて闘い続け、外注化の実施を10年以上も遅らせてきました。そして、外注先の非正規労働者をも組織化し、正規・非正規の分断を乗り越えて、共に団結して闘っています。外注化絶対反対！ 業務と労働者をJRに戻せ！ 動労連帯に入ってください。