運転士の経験が全く生かされないのがライフサイクルの実態です

「運輸のプロ育成」は真っ赤なウソ！

ライフサイクルに反対しよう！

「日刊動労千葉１月 13 日号」で、ライフサイクルで駅に強制配転された北島青年部長と滝青年部副部長がライフサイクルの問題点を弾劾しています。

高崎支社籠原運輸区でも 5 名がライフサイクルで強制配転されると言われています。これに際して東労組の一部役員だけが特別扱いされるようなことがあれば問題ですが、どうでしょうか？

外注化反対・偽装請負告発と一体でライフサイクル制度を廃止させよう！

■どこで「運輸のプロ」を作るのか？

滝　「運輸のプロ」を基準にして言うと、運転士の経験は全く生かされないというのがライフサイクルの実態ですね。輸送混乱や最終列車遅延の時に今までの経験から現場の状況を判断して、指令に連絡しても指令は耳も貸さないというのが現状です。他の駅からも声は出ているんだろうけど改善されない。この間も支社の職場訪問会とかで意見を言ったけど、一向に改善されないのが実態です。「お客様サービス」とか言っているわりには、どうするつもりなのか。どこで運輸のプロをつくるのか不思議ですね。

■業務の違いが駅によってバラバラ！

滝　ライフサイクルと言っても、駅業務の内容に違いが出ている。津田沼駅は、初電から５時 45 分までは改札係です。大網駅だと兼務になっている。

北嶋　千葉駅だと、配置されるのはホームだけ。他のある駅では出札、改札もあり。大網駅の出札は、券売機の清算もやっているはずです。成田駅は、５、６番ホームで助役がやっていたことを全部やっているらしい。

司会　成田駅は今までは全部助役がやっていた。運転主任がやる仕事を今は助役がやらない代わりにライフで行った運転士がやっている。

■駅業務の外注化と一体で、ゆくゆくは全面外注化！

滝　おそらくＣＴＳ（千葉鉄道サービス）とか委託会社に駅業務を丸投げできる制度が確立するまでは、ライフサイクルを使って繋ぎで駅業務をやりなさいということ。最終的には全部委託するつもりじゃないかな。国鉄時代の登用差別問題から始まって、運転職場からベテランを外して管理者に逆らわない職場を増やしていく。そして順次委託していく。そういうサイクルを考えていんじゃないか。

偽装請負問題学習会

日時：**２**月**７**日（木）**１８：００～**

場所：**熊谷市商工会館**

（熊谷駅徒歩 10 分、市役所となり）

講師：**高木太郎**さん

（国労東京顧問弁護士、
浦和総合法律事務所）

※組合の所属を問わずどなたでも参加できます。