

# VIEW

## 「より一層のマニュアル化」で更なる外注化・効率化への地ならしか?!

### 車両系統でも「復帰教育の統一基準」が定められる!!

3月29日に新幹線関係の車両所でも「責任事故やヒューマンエラーを発生させた場合教育と見極め試験を行い、3回不合格の者は担務変更などを行う」という掲示が一斉に貼り出されました。これまで乗務員職場では見極め試験の点数や、どの問題が間違っていたかも社員本人には明らかにせずに「あなたは決められた回数不合格になりました」ということで運転士が車掌限定の業務にされたり、車掌が駅に配置替えされるなどの例はありましたが車両所ではこのような「基準」は今回が初めてです。

最近会社は以前にも増して「標準化で誰もが同じような手順で作業を行い車両の品質を一定以上に保つことができる」「マニュアル通りにして下さい」などと言っていますが、協力会社社員とJR社員の「相互出向」なども頻繁に行われていることから、近い将来「車両所業務の大幅な外注化（業務委託）」を念頭に置いているのではないのでしょうか。そのために「業務」も「ミスした場合」もことごとくマニュアル化し「いつでも・どこでも・誰にでも」という「パックされた商品」のような職場づくりが進められているのではないのでしょうか。

もちろん「外注化（業務委託）」した場合、その後委託先で一人当たりの業務量が増やされるなどの「働き度を高める」ことがセットで行われます。その時に会社に「安全上問題アリ」と言っても、JRの管理者がゴロゴロ出向していても「ヨソの会社のことですから」で終わりです。また過去業務委託を行う際に会社は「委託先は技術力もあるし責任施工で作業をやってもらいます」と言ってきましたが交番検査で台検出の編成が増圧シリンダーから油漏れを起こしていても「台検のSEK」から手直しに来るわけではありません。「業務委託する際の条件の責任施工」が出来ないのであれば委託している業務を直営に戻してはどうでしょうか。

企業は当然のことですがトコトン利益を追求します。そして社員の皆さんがそれぞれ所属する労働組合は企業がやることに対してチェック機能を発揮しなければなりません。根本的に立場は違うのです。「仲良しクラブ」ではありません。

そして今ウチの会社がいろんなことをして資金を捻出するのは「14年後のリニア中央新幹線開業」実現のためではないのでしょうか。「リニア」と聞くと夢はあるかもしれませんが、社員の皆さん！まず「職場の現実」に目を向けようではありませんか！