

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！

狙われる要員削減に対し闘う労働組合を

JR東日本「東京100^{km}圏」終電繰上げ発表

2020年9月3日 NHK



JR東日本は来春ダイ改で東京駅100^{km}圏内にある首都圏のほぼすべての路線で終電を30程度早めると発表しました。一部の路線では始発時間を遅くすることも検討しています。路線ごとの時間は10月に発表するとしています。

行路白紙にするような大合理化狙う

会社は、新型コロナの影響で深夜の時間帯の乗客が減っていること、終電後に行く保線作業の時間確保と作業効率化・コスト削減ができることを理由にしています。

しかし、事態が終電・始発だけにとどまるとは考えられません。ラッシュタイムを含めた列車本数の削減が計画されています。ダイ改時には行路をいったん白紙にするような大合理化と労働強化を狙っていることは間違いありません。実際、JR東は通勤定期券の値上げと「オフ

ピーク定期券」導入を検討していると発表しています。ラッシュタイム帯の乗客を抑制して本数を減らすことは、車両や乗務員の大規模な削減に直結します。

会社は、支社課員や管理者の乗務について、当初の説明を覆し、改悪乗務員勤務制度以前からいる人に乗務させたり、短時間行路以外の行路に乗務させたりしています。これも乗務員の抜本的な要員削減を狙うものです。

民営化の矛盾を押し付けるな！

深澤社長は「感染拡大がおさまっても鉄道の利用水準はもとに戻らない」「会社が存続できない」「大胆にコストを見直す」と宣言しています。しかし、JR東はこれまで一体どれほど利益を上げ続けてきたでしょうか。

そもそも鉄道は社会的なインフラです。「儲からないなら鉄道はなくていい」など根本的に間違っています。問題は、鉄道という公共交通機関を民営化⇨私物化・私有化し、金儲けの道具にしたことです。その矛盾を労働者に押し付けるなど、絶対に許せません。

会社は「今ならコロナ禍に便乗して、これまでできなかったことも強行できる」とばかりに次々と攻撃をかけてきています。だからこそ職場には闘う労働組合が必要です。大合理化・労働組合破壊に職場から反撃しよう。