

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！

鉄道の安全守るのは現場労働者

東北新幹線1000ヶ所損傷、復旧1ヶ月超 「耐震化済み」の高架橋・電柱も損傷

災害	東北新幹線の損傷	運休期間
東日本大震災 (2011年3月)	約1200ヶ所	49日間
22年3月の 震度6強	約1000ヶ所	1ヶ月超 の見込み
21年2月の 震度6強	約940ヶ所	11日間

95年の阪神淡路大震災を受けて耐震化へ

【高架橋】新幹線はすべて耐震化

【電柱】約2万本のうち約2250本のみ完了（21年度末まで）



22年3月の地震では…

【高架橋】耐震化した高架橋をふくむ土木設備で約60ヶ所が損傷

【電柱】79本損傷
うち9本は耐震化済み

職名廃止・業務融合・ジョブローテーションに職場から反対の声をあげよう。

鉄道の安全を守っているのは現場です。現場労働者をないがしろにして鉄道の安全はありません。会社の攻撃を止める力があるのも現場からの声と行動、闘う労働組合です。

3月16日の地震で東北新幹線は脱線し、約1千ヶ所で損傷が見つかりました。現在も一部で運行が停止され、全線再開は4月20日頃とされています。通常運行の再開は未定です。JR東は95年の阪神淡路大震災で山陽新幹線の高架橋が倒壊したことを受けて、高架橋の耐震化は完了させていました。しかし、今回は耐震化した部分も損傷しています。また、電柱の耐震化は、約2万本のうち完了しているのはわずか1割程度でした。その上、耐震化した電柱も損傷しています。

大規模な駅の開発は次々に行っているのに、なぜ電柱の耐震工事がここまで進まないのでしょうか。鉄道会社であるなら、何より安全を守らなければなりません。安全を守らなければなりません。

職名廃止・業務融合・ジョブローテーション反対

高架橋は想定していない形で損傷したとも言われています。この事故では、鉄道の安全を守る専門的な技術・経験が必要であることが改めて示されています。

会社は「これからは何でも屋になれ」とばかりに職名廃止・業務融合を強行しました。ジョブによる強制配転も相次いでいます。