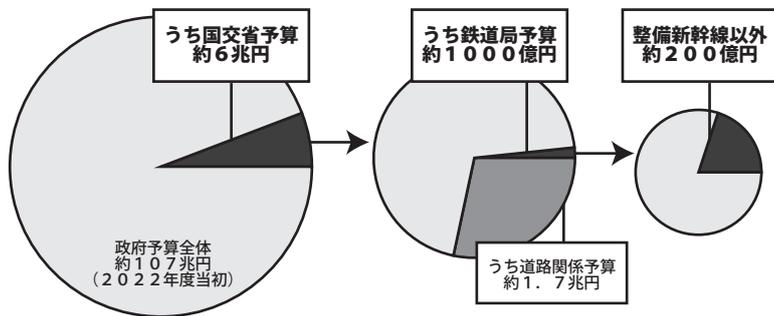


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

地域の怒りとともに廃線化 鉄道部門4千人削減・転籍に反対の声を

鉄道局・在来線予算はごくわずか



JR東が収支公表した輸送密度2千人未満線区の赤字額693億円(19年度)

JR東日本・深澤社長は「鉄道部門4千人削減」「非鉄道部門へ再配置」「転籍・副業を促進」という方針を明らかにしました。

現場への攻撃と地域切り捨て

乗務員はJR東全体で約1万3千人。山手線をはじめとする首都圏路線をすべてワンマン化しても到底「4千人削減」には足りません。激しい合理化、大規模な配転や転籍などで現場に矛盾を転化しようとしています。

ジョブローテーションや職名廃止・業務融合化、統括センター設置、副業

解禁、運転士・車掌の込み運用もすべてこのための準備だったのです。

それは、現場労働者への激しい攻撃であると同時に地域にとっては鉄道切り捨てという重大問題です。

9月6日の社長会見では、線区別

の収支をはじめ公表したことに関して、今秋から各沿線自治体に説明を行うと発表しました。「利用者数が少ない線区、減少率が高い線区から話をする」としており、全面的な廃線化に向けて動き出そうとしています。

「利益優先」で鉄道切り捨てるな

会社は「利用状況に合わせる」などと言い、特に地方の鉄道削減を繰り返してきました。そうすれば乗客がさらに減るのは当然です。

会見で深澤社長は「将来の交通体系」と語り、結局「鉄道より儲かる不動産や駅ナカ、投資・資産運用のほうが大事」ということでしょうか。

鉄道は公共交通機関です。中でもJR各社はもともと国有鉄道でした。分割・民営化はもとより、不採算路線も含めた路線の維持、利便性の確保などを前提に行われました。地域の生活の基盤をなすインフラだからです。

公共交通の「基準」を「収益」「株主利益」にした民営化の失敗です。廃線化や「鉄道部門4千人削減」などで、現場労働者と地域に矛盾を押し付けるなど絶対に許せません。

地域からは廃線化に向かうJRへの激しい怒りが各地からあがっています。この怒りとともに、廃線化・鉄道部門4千人削減・転籍に反対の声をあげよう。