

ダイ改による労働強化・安全破壊絶対反対！ 動労連帯高崎に結集して闘おう！

北陸新幹線の開業や上野東京ラインの華々しい宣伝とは裏腹に、3・14ダイ改の悪のともない内容が明らかになり始めています。

◆北陸新幹線開業はJRの強欲の塊
まず第一に、恐るべきスピードでJRの金儲けが一切に優先され、地方が切り捨てられることです。

北陸新幹線の開業にともなって、JRは北陸の基幹の在来線であった信越線・北陸線を放り投げ、これらの鉄道は自治体が出資する四つの第三セクターに分断されます。新潟と富山や金沢の在来線は別々の料金体系と接続になって本数も減り地域の移動は大変不便になります。そもそもJRは新幹線の建設にも膨大なお金を自治体に出させ、自分は儲かる新幹線だけに経営を特化させ、地方

の公共交通を維持する責任と義務をも放り投げているのです。しかもそこで働いていたJRの労働者はその多くが赤字路線の第三セクターに向、転籍にされます。この一点だけでも新幹線開業が地方のためであると言うことは真つ赤なウソなのです。首都圏で上がった利益を還元して維持されるべき地方交通を、一企業の「金儲け」のために放棄することが許されていいはずはありません。

◆駅ですすむ果てしない合理化
危険にさらされる乗客の安全

第二に、駅のすさまじい合理化・外注化が始まろうとしていることです。JRは一方で主要駅を金儲けのショッピングモールに作り替える

から、「駅業務体制の再構築」と称して乗降客数も完全に無視して、外注化や駅遠隔操作システムの導入、みどりの窓口の廃止などの大合理化を進めています。

◆これまでの外注会社の社員には認め

いなかった「人身事故など発生時における安全確認」や「列車非常停止警報装置の復帰扱い」を、TTSなどの「業務委託駅社員」にやらせるなどと言う安全規定の重大変更をはじめました。乗客の命を預かる業務を月収16万程度の低賃金の外注労働者に負わせることは許されません。

乗客が急病で倒れたりしても、ホームに駅員はおらず、駅も無人化や非正規職員だけというのは、安全は

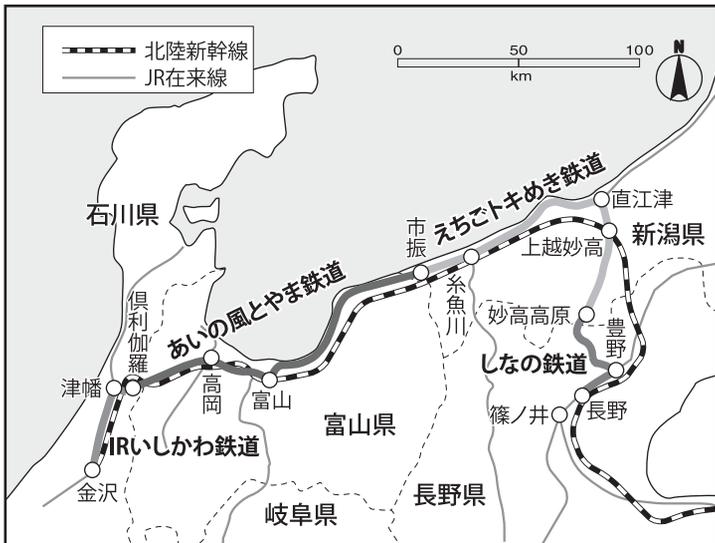
守れません。みどりの窓口は閉鎖され、自動券売機で切符がうまく買えないお年寄りや障害者は頼るあてもない現実が発生しています。これまでも「お客様は神様だ」と労働者に頭を下げさせてきたのは一体何だったのでしょうか？

◆労働強化・安全無視の上野東京ライン「利便性のアップ」は疑問
第3に、東海道線乗入れの労働強



3・14ダイ改粉砕
動労連帯高崎春闘行動

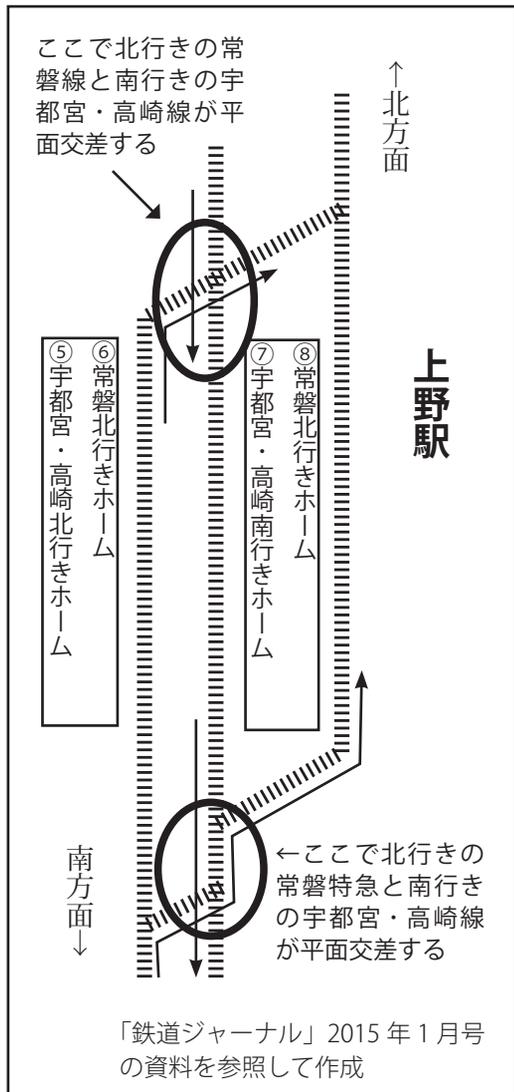
●3月13日(金)朝8時
高崎車両センター 籠原派出所前
(同7時30分) 籠原運輸区前ビル配り

北陸新幹線開業で4つの第三セクターにバラバラ！

JRにとどまった支線もバラバラに

上野駅の南北で発生する平面交差



化・安全問題があります。鳴り物入りの上野東京ラインも一体何のために行われるのか。マスコミにはいいことばかり発表していますが、はたしてそうでしょうか？

運転士には行路の延長によって最長で560^キから580^キを超える過密勤務が割り当てられ、国鉄時代の一徹が280^キ程度だったことを考えると二倍近い労働強化となる見込みです。東京や秋葉原に用意されるという休憩詰め所も乗務員のことなど考えられているとは思えません。

上野―東京間の混雑緩和とありますが、他方で東海道線の利用者にとっては、上野以北への需要がそれほどあると思えず、むしろ「東京駅から座って帰れなくなる」不便が指摘されています。

また上野駅周辺で、常磐線と高崎線、宇都宮線の上下線が一本の線路で行き違いに交差する箇所（平面交差）が2か所発生することの問題が指摘されています。さらに神田駅付近では、新幹線線路の上、地上22メートル（ビル7階相当）の高さを基準の最大となる35パーミル（10000分の35）の勾配を昇り降りすることにになり、乗務員にとっては、神経をすり減らす「ジェットコースター」線路になることも不安視されています。

トラブル時の影響は広範囲なものになると予想されます。湘南新宿ラインだけでも、いったんトラブルが発生すると高崎・宇都宮線全線に影響していたのに、これに東京ルートに常磐線も加わって、トラブル時には、100^キを超える範囲にまで影響が及ぶことが予想されます。ダイヤが乱れたときの対応は、結局現場労働者に押し付けられることとなります。

構内業務でも現在の要員では出区点検がちゃんも行われるのかも定かではありません。籠原では時間短縮のために分割併合のやり方まで変えるのではないかと思われれます。大混乱を生み出すことは間違いないありません。

◆着いた車両はゴミだらけ!!

第4に、清掃作業がめっちゃくちや労働強化になることで、超長距離運転で15両車両も増え、とりわけ伊東、熱海といった温泉地からの指定席は大量のゴミを運んでくるものと予想されます。それをこれまでと同じ体制で、同じように、低賃金でやれと言うのでしょうか？

トラブル時はゴミをそのままにして折り返していく車両が発生することになります。JRの幹部や

大株主は利益のことしか頭になく、清掃作業はじめ現場の作業をなめているのです。怒りの声をあげましょう。

ダイヤ改直前になって説明と訓練を始めるようですが、これまで、JRはまったくダイヤ改の内容を現場に隠してきました。大幅な労働強化になることを隠して、「時間がない」として、有無をいわさずに認めさせようとしているからです。最後は現場に押し付けられ、現場を不安にさせ、安全無視もはなはだしい。

◆絶対反対で闘う

労働組合が必要だ

問題は労働組合の姿勢です。このようなJRの横暴がなぜまかり通っているのか。それは動労連帯高崎以外のJRの労働組合が外注化・合理化を容認し、会社の利益優先の立場に屈服して闘わないからです。現在の惨憺（さんたん）たる事態は、ダイヤ改や外注化と闘わない労働組合に責任があります。動労千葉、動労水戸はダイヤ改にストライキで闘います。動労連帯も力の限り抗議闘争を展開します。

動労連帯高崎と動労千葉、動労水戸は、JR東日本の外注化と唯一絶対反対で闘い、

JRを追いつめています。動労千葉は2000年から強行されようとしていた検修業務の外注化を10年間以上わたって実力で阻止してきました。そして強行された今も反対を貫き、外注先の労働者と団結することによってこれを粉砕しようとい日々闘い続けています。

動労水戸の被曝労働拒否の無数のストライキは、郡山工場に外注化阻止闘争を拡大し、檜葉の帰還の強制を阻んで、あらたな青年運転士の組織拡大を勝ちとっています。この動労総連合の闘いこそ、JRの青年労働者の未来を体現する闘いです。

「闘っても仕方がない。外注化も非正規化も世の流れだ」「せめて少し条件をましにするのが労働組合だ」「自分だけよければそれでいい」このような労働組合にあるまじき組合の姿勢が敗北を作っているのです。しかしその先に待っているのは団結も誇りもない、地獄のような職場だけです。そんなJRに未来などありません。

◆未来をかけて立ち上がる

う！動労連帯に結集しよう！

かつて国鉄労働者は鉄道運行に誇りを持ち、労働者階級

の利益を体現して団結し、スト権がなくともストライキで立派に闘うことで、労働者の力を社会に示してきました。そのような位置にJRの労働者は今も依然として立っています。JRの極悪の3月ダイヤ改との闘いは、安倍と経団連が推し進める巨大資本の横暴に対抗して、社会全体の労働者が春闘に元気に立ち上がった。怒りの声、団結した力を示す決定的なチャンスです。

私たちは、この春、JRとTTSの区別なく一律3万8000円の賃上げ要求をJRとTTSに行いました。パート労働者には一律1000円の時給を要求しました。一律の賃上げ要求は、労働者は一つだという団結のための賃上げ要求です。JRの天文学的な黒字をみれば、この要求は財源的に不可能ではありません。問題は私たちが闘うかどうかにかかっています。

動労連帯高崎に多くのみなさんが加盟したとき、情勢は大きく変わります。私たちはJRで働くすべての労働者に動労連帯高崎への結集を呼びかけます。外注化粉砕！非正規職撤廃！大幅賃上げ獲得！3・13動労連帯春闘行動に結集しよう！