

分割民営化反対の原則貫き闘い抜く！

年頭のあつこ

国鉄高崎動力車連帯労働組合
執行委員長 和田山繁



あけましておめでとございます。

私は2013年2月1日に病気になる、しばらく自宅と病院を行ったり来たりしていました。その後、2014年春に、通院している医者の指示により自動車免許を復活し、現在にいたっております。2014年12月14日～15日の行われた動労総連合第29回定期全国大会で執行委員に留任して闘っています。

分割民営化に反対の原則を貫いて闘いぬいてきましたが、分割民営化の破綻があらゆる場面で露呈している状況です。外注化・非正規化が激しく押し進められ、「儲け優先」のために鉄道の安全が崩壊し、働く者にとっては厳しい現実が続いています。動労総連合の役員として、また動労連帯高崎の委員長として、労働者の団結、生活と権利を守るために今後も奮闘して行きまう。どうぞわが組合に結集し、共に働きやすい職場を作っていまう。

3月ダイヤ改定・合理化粉碎を

JRは3月ダイヤ改を出発点に、こう3年間の大合理化攻撃をかけてきている。それは一つには業務の全面外注化であり、二つに大量退職をテコにした要員の削減と労働強化、三つにローカル線の切捨て、四つに国鉄労働運動の解体だ。

激しく進められようとして 激しく進められようとして

3月の北陸新幹線開業自体が地方切捨てそのものだ。新幹線開業にともない、並行する北陸本線・信越本線の一部は第三セクター化されてJRから切り離される。JR東日本千葉支社管内では、特急が廃止・大幅削減される。

またダイヤ改発表後の12月26日、JR東日本は東日本大震災の津波で被災し不通となっていたJR山田線の宮古―釜石間を第三セクターの三陸鉄道に移管することで沿線自治体と合意した。

地方の徹底的な切捨ての一方で、JR東日本は東京圏での鉄道大再編に手を着けようとしている。それは安倍が福島原発事故を開き直って招致した2020年の東京オリンピックと一体だ。

■最長「黒磯から熱海」まで！ 250キロ超えの労働強化

東京圏の鉄道再編の突破口に位置するの、3月の東北縦貫線（上野

東京ライン）の開業だ。これにより宇都宮線、高崎線と東海道本線の列車の一部が相互に乗り入れることになり、常磐線の列車の一部も東京または品川発着になる。

宇都宮線・高崎線は、最長の運転では熱海から黒磯までの運行となり、250キロを超える運転キロとなる。乗務員の労働が強化されるばかりか、これまでも多くあった水回りの故障は深刻化し、事故や輸送混乱による清掃作業員や車両基地労働者の労働も大幅に強化されることは不可避だ。上野東京ラインに並行する京浜東北線も再編される。

JRは、こうした乗務員基地再編を労働運動破壊に徹底的に使うとしていている。この間の東労組革命マルの「スト権行使」のから騒ぎと、会社に恫喝されてのその收拾は、東北縦貫線の開業を背景におきている。東労組は会社の労働運動潰しと闘うことはできないし、もはやその気力もない。われわれ動労連帯高崎は、動労総連合の全

国の闘いと一体となつて、こうしたダイヤ改・合理化、労働強化、安全破壊に対して徹底して闘う。

■業務の全面的な外注化反対 で闘おう！

これらの計画の根幹にあるのは業務の全面的な外注化だ。昨年10月の文書でJRは「業務執行体制や仕事の進め方の見直しによる。グループ会社と一体となった受委託業務の効率性・生産性の向上」を露骨にさげんでいる。

具体策としても、「駅遠隔操作システム導入」による駅の無人化・外注化や、「無線式列車制御システム」の導入による設備保守費用の削減などが並んでいる。ひとつの閉そく区間にひとつの列車しか入れないようにして事故を防いできた従来のシステムを根本的に変更するもので、さらなる安全の破壊をもたらすのだ。

こうした大合理化の手始めとして強行されようとしている3月ダイヤ改と対決し阻止しよう。



2015年

動労連帯高崎団結旗開き

1月30日（金）18時 開会
熊谷商工会館2階1号室