



障害者「移動権」 切り捨てるな!

JR東日本3/13ダイ改 ワンマン運転拡大反対!

「**駅**の無人化によって移動の自由を制限されたのは違法だ」。

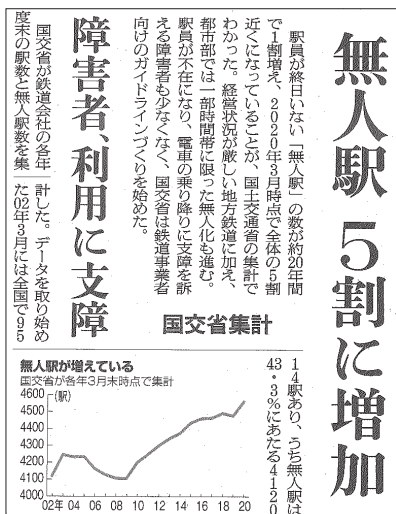
JR九州に対して、車椅子生活を送る人たちが裁判を起こしました。「自分が駅を利用しない方がもうかると思っているのか」「自分の人権や生活が無視されるのは悔しい」と訴えています。

全国での無人駅は、昨年3月時点で9465駅のうち4564駅、48.2%まで増加しています。無人駅増加が人権問題になっています。

この中で、JR東日本は3月ダイ改でワンマン運転拡大を行うと発表しています。

駅員不在が問題になっているのに、利益のためだけに車掌まで削減するなど根本的に間違っています。しかも、対象区間となるのは内房・外房・鹿島線のように、無人駅が増えている区間でもあります。

鉄道は公共交通機関であり、地域で生活するための社会的なインフラです。利益を優先して安全や乗客の生活を切り捨てるなどあってはなりません。私たちはJR東日本の3月ダイ改・ワンマン運転拡大に反対します。



視覚障害者の妹を持つ方からの声

妹は身体障害者1種1級で、今はほとんど目が見えない状態です。

視覚障害の方のホーム転落事故が減りません。妹の同級生や同僚、近所の方など何人もホームから転落した経験があります。近所に住む視覚障害の男性が保田駅ホームから落ちてしまった時には周りに人が誰もおらず、必死にホームまで自力であがったそうです。万が一電車が来ていたらと思うとゾッとする事故です。

内房線はホームと車両の間の段差がかなりあり、妹は何度も転びそうになって怖い思いをしていると話していました。駅員さんや車掌さんがいてくれる際はとても丁寧に気にかけていただいて、安心して利用できたと話していました。

千葉駅までの直通運転が減ったことで、君津や木更津での乗り換えが必要になり、妹は一人で出かけることができなくなりました。私が迎えに行くにもとても不便になりました。妹は通勤がとても負担になって、昨年からは通勤がほとんどなくなりました。姉の私からすると、社会とのつながりが減ってしまってとても残念な思いがあります。

保田駅は無人化という報道もあります。今からとても不安です。ワンマン運転になれば、ますます障害のある方やお年寄りが利用できなくなって、利用者数が減ってサービスが低下する「負のループ」が心配です。どうかワンマン運転はやめていただいて、駅員さんもせめて日中だけでもいる状態にさせていただきたいというのが願いです。

運転士・車掌破壊に反対します!

ウソだ!

「乗務員不足でワンマン化」



「コロナ感染時に要員不足だからデスクワークの人も乗務」

なのに乗務員は駅に異動?!

J R 東日本はワンマン化の理由について、地域には「少子化で乗務員の確保が難しくなっているため」と説明しています。しかし、これは真っ赤なウソです。

「要員が足りない」どころか、運転士や車掌が本人の希望とは関係なく、次々に駅に異動させられています。結局、目的は要員削減・コスト削減で利益を追求することだけなのです。要員確保のためでも、地域のためでも、鉄道の安全のためでもありません。

一方、普段はデスクワークをしている管理者などに列車の運転をさせています。J R はこれを「乗務員感染時の要員確保のため」とマスコミに発表しました。本職の運転士や車掌を駅に異動させておきながらです。

こんなことは鉄道の歴史が始まって以来、初めての

ことです。行われているのは、コロナ禍に便乗した雇用の破壊です。

コ ナ以前からJ R 東は「公共交通機関を担う鉄道会社」をやめようとしていました。

すでに運転士や車掌という職名は廃止されています。将来的には、安全を無視して乗務員を単なる「保安要員」にすることで、雇用と権利を奪う構想を発表しています。地方路線は「儲からない」からと、全路線の35%が廃線化対象になっています。

そこにコロナ禍が襲いました。J R 東の深澤社長は、「コスト削減できなければ会社は存続できない」「鉄道ありきで考えるな」と叫びたてました。これまで巨額の利益を上げ続けてきながらです。「コロナ赤字」をむしろ「千載一遇のチャンス」として利用しているのです。私たちはコロナ便乗の雇用破壊に反対します。

動労千葉（国鉄千葉動力車労働組合）とは？

動労千葉はJ R 東日本とグループ会社の労働者で組織する労働組合です。

1987年の国鉄分割・民営化に対しては、2波のストライキを闘いました。現在も「国鉄1047名解雇撤回」を掲げて闘っています。

J R 移行後の職場では、外注化と非正規職化に反対し、外注化を12年間にわたり完全に阻止しました。

レールが次々に破断する事態には危険箇所では速度を落とす安全運転闘争で160km/hのレール交換を実現させました。闘いの場をグループ会社の労働条件改善にも拡大し、闘う労働運動復権にむけて奮闘しています。

ホームページはこちら→
<https://doro-chiba.org/>

