

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！

コロナ便乗の業務融合、分社化・転籍、グループ会社再編に反対の声を

〓 コロナ禍を奇貨に改革を〓

8月23日の日経新聞で「鉄道 コロナで土俵際改革 上下分離や値上げ浮上」とした記事が報じられています。その結論は、「コロナ禍を奇貨として改革に踏み出すときだ」とされています。〓コロナを利用して合理化や廃線を進めろ〓ということですが。

「JR東日本が日本ワーストの赤字会社になった」「JR北海道は限界企業」「これが果たして持続可能な事業体か」「新人を採るそばから若手が辞めていく会社は存続そのものが危うい」——記事では、JRの陥っている



編集委員 西條都夫

鉄道、コロナで土俵際改革

コロナ禍が長期化し、最も苦しい業種の一つが鉄道。人流の減少で売り上げ急減する一方で、固定費率の高さからコストダウンは簡単に進まない。最大手のJR東日本は2021年3月期の連結最終失が577.9億円にのぼり、日本ワーストの赤字会社になった。深沢祐二社長「34年前に国鉄民営化でR各社が充足して以降、大の危機だ」と話す。

今期の黒字転換の旗を早々に取り下げ、2期連続の最終赤字を覚悟する。さらに厳しいのが地方会社だ。限界企業とされるJR北海道は足元の資金繰りこそ公的な助成で持ちこたえるものの、会社の中身を子細にみると「これがはたして持続可能な事業体か」という疑問が浮上する。

今年春先の衆議院国土交通委員会では赤羽一嘉国土交通相の驚くべき答弁が飛び出した。「JR北の給与水準は(財政破綻した)タ張市役所より低い」と述べ、20~30代の社員を中心に地元の人材が後を絶たないと

上下分離や値上げ浮上

は01年。それ以降改善せず、将来雇くない。そこで若手の出職が加速し、20年3人に及んだ。採用率は250人7割に当たる社員見切った。同維持には、同運行、同エキス、育成には、る。新人手が辞める。そのもの。土俵際。道会社に、な改革。一つは、

2021/8/23 日経新聞

深刻な危機が語られています。そして、「このままでは安全の崩壊や代替手段なき廃線になる」「必要なのはタブーなき改革」として、〓コロナを利用して〓ローカル線切り捨てや運賃値上げなどを行うべきだといっています。

JR東日本は、まさに「コロナ」に乗じて業務融合化や分社化・転籍—グループ会社再編の攻撃を進めようとしています。

民営化・外注化が鉄道を破壊

そもそもJR北海道で退職が相次ぐのは、「財政破綻したタ張市より低い」という賃金水準と将来展望のなさです。安全崩壊も、利益とコスト削減を優先したと同時に、技術継承が崩壊して専門的な知識や経験を持った労働者がいなくなっているためです。

JR東でも外注化の結果、必要な要員を確保できなくなっています。CTSでプロパー社員の3分の1が退職し、何十日もの休日勤務なしには業務が回らなくなりました。民営化や外注化による「利益優先」は安全を破壊し、鉄道の存続さえ危機に追いやっています。しかし、JR東はさらに極端な合理化を狙っています。鉄道は公共交通機関です。安全と労働者を犠牲に利益だけを追求するなど許されません。