

## 労働強化さらには安全を脅かす「業務改革」反対！

### 10年から15年かけて負担を押しつける「業務改革」

昨年秋に会社は業務改革を明らかにしました。その内容は、「10年から15年かけて、鉄道運営費を800億円削減し、従事する社員11,000人から2,500人削減する」というものです。

現場ではこの1年でワンマン化が進み、美濃太田運輸区では多くの車掌が他職場へ異動しました。CMCでは現場の社員の大規模な要員削減で労働強化を余儀なくされました。そのCMCの要員を補填するため、乗務員や駅員の仕事量が増えました。

効率化は進み経費は削減され会社は潤っているはずですが、しかし、効率化により苦勞している現場の社員には何ひとつ還元されていません。ボーナス・賃金は低額回答が続いています。以前は、社員に対し様々な記念品が支給されていましたが、今は一切ありません。

私たちJR東海労名古屋地本は多くの問題がある「業務改革」に対し、10月4日に申第3号として申し入を行いました。

#### 業務改革に対する申し入れ

1. 社員を2,500人削減するとしているが、あまりにも漠然とした数字である。東海鉄道の社員は何名削減するのか明らかにすること。
2. 3世代の鉄道を運営していくことになるが、リニア中央新幹線・東海道新幹線・在来線（東海鉄道・静岡支社）それぞれの必要人員を明らかにすること。
3. JR東海に就職を希望する若者が減少している。なぜ希望者が減ったのか分析した結果を説明すること。
4. 人材確保ができなくなる理由を説明すること。
5. 鉄道は人によって安全が守られる業種である。これだけ鉄道業に拘わる社員が減り、安全が本当に担保できる根拠を明らかにすること。
6. 在来線ワンマン列車は会社発足以降、1両・2両編成のみであった。ワンマン列車運行に関わる規程等で制約があったのか明らかにすること。
7. 組合としては、ワンマン列車運行は閑散線区のみと認識している。新型車両投入により関西線が3両編成以上でのワンマン運転化が言われている。関西線は10月1日より多客対応のためロングシート導入がされている。競合他社の近鉄線は名古屋近郊ではワンマン運転はされていない。安全・サービス低下を危惧する。会社としての見解を明らかにすること。
8. 安全輸送ができなくなる人員削減、更には雇用不安を招き就職希望者の減少に繋がる業務改革を撤回すること。

**JR東海労名古屋地本は労働強化を認めず、働きやすい職場を！**