

# Crew Voice

2017年3月4日 第2号

JR東海労・新幹線車内業務見直し反対プロジェクト

## リニア建設のために乗務員への犠牲を強いるな！

今回の新幹線車内業務の見直し提案で会社は、口頭で「リニア・新幹線・在来線という3世代鉄道を支えていく…これまでもより効率的で筋肉質な会社をつくっていく…今回の施策もその一環ということである。…今後、安全やサービスを常により向上させながら対応能力も向上させていく必要がある」と述べています。

この間も「効率的で筋肉質な会社をつくる」として、事務部門の効率化により各種手続きを社員が行うという変更や新幹線の安全の屋台骨である車両所の「仕業検査体制の見直し」「交番検査の周期延伸」など効率化が行われてきています。

そして、今回車掌の大幅要員削減を含め、すべての乗務員の労働強化を招く乗務員職場の大改革といえる効率化です。組合の計算によると単純に車掌1名削減した場合、東一運▲86名・東二運▲88名・名輸▲33名・大一運▲68名・大二運▲65名で実に▲340名という一職場がなくなる要員削減です。この提案を許すならば乗務員は、筋肉質どころか筋肉もなくなり骨と筋しか残らなくなるのではないのでしょうか。さらに大幅要員削減によって生みだされた要員は、現職場から斬り捨てられ強制出向・転勤を余儀なくされるのではないのでしょうか。

すべては、リニアと聞こえます。山田前社長が言ったように「リニアだけでは絶対にペイしない」という代物です。リニアが開業して営業収入が倍増して社員の給料が倍増するなら今回の提案も考えてもいいかなあと思うかもしれませんが。

しかし、リニア中央新幹線建設は、想定外ばかりが続き建設中止や建設費の増大を招き会社経営すら成り立たないリスクがつきまといます。

なんで葛西代表取締役名誉会長の野望の実現のために、新幹線乗務員をはじめ全社員及び関連会社の労働者が犠牲にならなければならないのでしょうか。

## ユニオンは、いつ業務委員会開いて交渉したの？

ユニオンは、12月21日提案を受けて翌日には組合員との議論もなしに33項目にわたる緊急申し入れをしています。しかも、その申し入れに対していつ業務委員会を開催したのか明らかにすることなく1月19日に業務部速報で会社回答を明らかにしています。これっておかしくないですか？いつ業務委員会やったのか聞いてみて下さい。

これは、来年3月のスムーズな移行を策すため会社がプロモートしたシナリオを作成して、社員にこれだけは知らせておかなければならない内容を伝えるためにユニオンの掲示を利用して出した疑いが濃厚なのではないのでしょうか？

JR東海労・新幹線車内業務の見直し反対プロジェクトは、情報『Crew Voice』で、乗務員の声を主張していきます。

今回の会社からの「新幹線車内業務の見直し」は、車掌の大幅人員削減のみならず、列車長や車掌長の労働強化及び運転士の労働強化をもたらす乗務員職場の大改革です。このまま声を上げなければ、乗務員の労働条件や待遇など乗務員の特殊性がだんだん奪われていきます。共に考えていきましょう。多くの意見と感想をお願いします。

