

国鉄改革完遂！  
当たり前の労働運動  
を前進させよう！

JR東海労に  
結集しよう！

J R  
東海労

静岡

J R東海労働組合静岡地方本部  
静岡市葵区黒金町 68  
NTT 054-284-3608  
FAX 054-284-6365  
発行責任者 半場 弘恭  
2023年 1月4日 No.22

# 2023年労働者らしく 人間らしく闘おう！

憲法改悪反対！「業務改革」を通じた労働条件の改悪反対！  
莫大な借金を背負い環境と減水を招くりニア中央新幹線建設反対！

新年あけましておめでとうございます。昨年、ロシアのウクライナへの侵攻により戦争がはじまりました。ウクライナの労働者市民は、今も戦禍の中にあります。世界はNATO側とロシアと協調関係を持つ国側の対立が生まれています。日本は、このウクライナ戦争にNATOと一緒にウクライナ支援をしてきました。しかし、岸田自民党政権は、このロシア侵攻の利用や、北朝鮮の相次ぐ弾道ミサイル等の発車や台湾有事の危機をマスコミと一体となって煽り、安全保障関連3法を変更し、敵基地攻撃能力の保有を「反撃能力」とすり替え、戦後一貫して自民党が主張してきた安全保障政策の専守防衛を攻守防衛に180度転換しました。そして、国会で議論されることなく閣議決定し、次々と軍事力の強化をしてきています。アメリカからトマホーク500発を買い配備や、與邦国島へのミサイル部隊の配備と安倍政権からのB25の購入配備、護衛艦出雲や加賀の空母化は、戦争の準備を始めたといえます。また、自衛隊に宇宙軍の創設をしてきました。

敵基地攻撃能力を持つということは、相手国は脅威を感じ同じような考えを持ち、一触即発の状況となったといえます。戦争の犠牲は何時も私たち労働者と市民です。ウクライナやロシアの動員令で我が子を戦争に送り出す母親の涙は、この日本でも同じ状況になったと言えます。有事法制では、今の生活のすべてが戦争に動員させられます。財産も私有地も、有事の名において、心の自由も奪われてしまいます。「自由な国」は、法律により戦時国家にいつでも変わることができる体制ができています。最後の砦の憲法9条も変えられようとしています。

昨年は、平和の闘いを沼津の今井浜海岸上陸演習反対行動、袋井市民の会主催の憲法記念日の集会、ウクライナ難民への支援カンパの取り組み、中村哲さんアフガニスタン支援の「荒野に希望の灯りをともし」映画鑑賞の取り組みや9条連の活動に参加し、平和を守る議員との支援連帯を造りだしてきました。今年も、昨年の闘いをさらに広げ再び日本が戦争に突入しないため、あらゆる戦争政策に反対していきます。

昨年9月23日から24日まで静岡県を襲った台風15号影響による線状降水帯により静岡県内は大きな被害を受けました。列車の運休はもとより、深夜長時間列車が抑止され多くのお客様に影響がでました。また、静岡市清水区などでは、河川が氾濫し住宅の浸水や、興津川の取水口が流木などで詰まり1週間にわたり断水をしました。また、大井川では、各所で土砂崩れが発生し、鉄道と道路が寸断されました。停電や断水も続き日常生活が脅かされました。浜松市や磐田市でもOBの自宅が床下浸水しました。このような災害に本部や他地本から、組合員とOBの所に水や見舞金が届けられ、被災した組合員・OBは組織のありがたさを感じ感謝をしていました。地本は、この教訓を受けて社員の生活支援のために、駅の備蓄水や水道水の支給と見舞金の支給制度の制定を会社に申し入れてきましたが、会社は「そのような考えはない」と冷たい姿勢を示しました。被災した組合員が一刻も早く安心して仕事に就くことができるようにするために、今後も会社に

福利厚生のかみ細やかな対応を求めています。

会社は、昨年11月1日社員向け冊子「Our Future」を配布し11月の訓練会や社員打合せ会において「業務改革」の説明をしました。また、12月16日の本部本社間の経営協議会において「10年から15年かけて、鉄道運営経費を単体で800億円削減すると同時に、将来の労働力人口の減少に対応するために、画像認識、AI、ロボット等の最新技術を導入し、働き方を効率的に推進し、鉄道事業に従事する要員を11,000名から8,500名にする」という説明をしました。現場説明が先行され、社員の雇用不安が大きく渦巻いています。この「業務改革」は、減少する日本の人口と労働力不足を理由として「安全で良いサービスを効率的に提供」することで会社の発展と、人・技術・設備へ投資するサイクルで社会への貢献をしようとするものです。同時に会社はICT化として、PC・スマートフォンなどのデジタル機器や情報処理テクノロジーを取り入れることを株主総会で決定し、情報技術を活用しサービスの向上と新たな収益を上げるための企業戦略を打ち出しました。そして、これらによる「業務改革」によってキャッシュフローの創出をしようとするものです。冊子では、駅のオペレーション化やチケットレスサービスの展開、ワンマン運転の拡大、新幹線の半自動運転が目指されています。ICT化により鉄道を利用した付加価値（関連事業サービスとの情報の共有化）の拡大をしていくとされています。これは収益の拡大と人件費の削減で経営体力の強化を図っていくとするものです。ところが会社は、具体的施策やスケジュールは、明らかにしていません。

2,500人の要員削減は、金子社長が「『業務改革』の取り組みにおいて、私たちは最新の技術を取り入れて、安全面でも効率面でも更なる仕事のレベルアップを目指していきます。そのプロセスでは技術の習得などに苦勞も多いと思いますが、それがゴールではなく、皆さんの力をさらに高め・・・」としているように、さらなる要員削減と業務の多能化や複務化、関連会社等への出向が社員に求められることとなり、労働強化と賃金の抑制が予想されます。「業務改革」達成のためには、「苦勞」という苦痛が当たり前になるのです。また、3両編成のワンマン運転化は、運転士の安全確認は前方のみならず列車発車時の旅客の後方の安全確認や、事故や異常時の対応、旅客案内など多くの負担がかかることとなります。さらに、乗務員の規程の訂正や乗務員用端末を利用した早め出場報告などや、携帯電話による「リモート添乗」の試行は、乗務員の肉体的精神的負担は増すばかりです。また、駅で要員が削減されると異常時の対応が十分できなくなり、高齢者や弱者の対応、スピード感のある臨機応変な日常的な対応も難しくなります。今年3月には、函南駅1名と裾野駅で1名の要員の削減が予定されています。構内の安全確認や異常時に直ちに対応することが難しくなります。「業務改革」は、安全軽視や、社員の労働強化・労働時間の延長と賃金の低下であってはなりません。さらに、「業務改革」とリニア中央新幹線との関係が全く明らかにされていません。会社はリニア建設の費用を工事費の増加に伴い昨年1.5兆円追加としました。2030年からの財政投融资の返済も含めて会社の経営基盤は、「業務改革」と「収益の拡大」により確立できるのか会社は、数字をもって明らかにしていません。

2023年は、社会的にも会社内においても変化の年となります。非正規労働者は30%後半と労働者の環境はますます悪化しています。

DX（デジタルトランスフォーメーション）の導入と脱炭素社会をめざすSDGs（持続可能な開発目標）は、一方において、企業が必要な人材を必要な時により安く調達するために労働者を自由に転職や非正規とし働かせようとしています。優遇されるのは、IT技術者や企画部門と管理部門の一部の労働者となるのです。そこから外れた労働者や、ソーシャルワーカーは、厳しい労働環境にさらされることが予想されます。JR東海も例外ではありません。社員よりも経営者の取り分を優先する企業に未来はありません。今年春には、地方統一選があります。戦争政策に反対し、労働者を大切にする候補を応援していきます。



60歳定年を祝う会 2022.7.5

JR東海労静岡地本は、仲間を大切にOBと共に労働者のための当たり前の労働運動を進めていきます。