

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

3・30事故 JRストップ 上野東京ライン破綻 合理化と再開発利権が狙い



3月30日朝7時に京浜東北線鶴見駅で起きた人身事故により京浜東北線のみならず平行する総武快速線・横須賀線、東海道線も止まり、首都圏のJRは全面ストップしました。
3月14日の東京上野ラインの開業により、東海道線の運転見合わせは、そのまま常磐線快速・宇都宮線・高崎線にも波及し、支線や京急など私鉄にも大きな影響ができました。
さらに同日午後7時に発生した大森―蒲田間の人身事故により京浜東北線・東海道線が運転見合わせとなり、上野東京ラインは再びストップ、さらなる大混乱を引き起こしました。

直通運転で大合理化と雇止め

上野東京ラインの開業によって高崎線・宇都宮線と東海道本線は直通運転となり共通運用になったため車両基地などが統廃合されて諸業務が大幅に合理化されています。
このため労働条件が悪化し、無理な業務や混乱が生じています。

上野東京ライン

の終点にもなっている籠原駅・高崎車両センター―籠原派出(埼玉県)では、業務量が倍増し、JR高崎鉄道サービス(TTS)に外注化したはずの本線分割業務にJR社員である本線乗務員が組み込まれるなど偽装請負が堂々と行われています。

籠原駅では、折り返し車両が大幅に増えたため清掃作業も大幅に増えました。しかし要員はまったく増やされないので恐るべき労働強化が生じています。逆に通過駅となった上野駅などでは仕事量が減り、大量の雇止めが発生しています。

車両基地廃止で巨大利権

上野―東京間の開業(東海道線の乗り入れ)により、JRは東京総合車両センターの機能を上野以北の車両基地に移せるようになりました。すでに田町車両センターは2013年に廃止されています。

首都圏の中枢にある車両基地を移動させて捻出した巨大空間に新駅を設置し、その周辺の再開発を進めるのがJRの真の狙いです。その利権は数千億円。上野東京ラインの事業費400億円をはるかに超えます。

上野東京ラインは乗客の利便性ではなく、大合理化と巨大利権が目当て、そのために安全性や保守業務を犠牲にしているのです。