

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

東京神奈川 JRホーム「無人」85%

利益優先で線路への転落が相次ぐ

駅員のいないホームの例

| 駅名 | 主な路線 | 1日の利用者数 |
|------|-------------|---------|
| 新横浜 | 横浜線 | 9万3千人 |
| 武蔵小杉 | 南武線 | 12万4千人 |
| 川崎 | 京浜東北線、南武線 | 20万7千人 |
| 戸塚 | 東海道線、横須賀線 | 11万人 |
| 東京 | 山手線、京葉線 | 43万4千人 |
| 新宿 | 湘南新宿ライン、埼京線 | 76万人 |
| 秋葉原 | 京浜東北線、総武線 | 24万3千人 |



神奈川新聞の1～3月に行われた調査によれば、東京と神奈川のJR在来線のホームの85%に駅員が常駐していない（混雑時だけの増員は除く）ことが分かりました。

JR東日本と東海の249駅、431本のホームのうち、駅員が常駐するのは65本ほどだったと報じられています。ホームドアがあるのは山手線など約1割でした。

無人ホームは、巨大ターミナル駅にもあります。利用者が最多の新宿駅では8本あるホームのうち2本、観光客も多い東京駅は9本のうち4本で駅員がいませんでした。

JR東日本は「ホームの形状や混雑度を勘案して駅員を配置」「状況に応じて変えることもあり、個別の回答はしない」と答えています。

外注化でさらなる安全破壊へ

今年1月にもJR京浜東北線蔵駅で全盲の男性が線路に転落・死亡する事故が起こるなど、線路への転落事故が相次いでいます。とくに視覚障害者の方にとって、駅員がいるかどうかは大きな違いがあります。

しかし、JR東日本はコスト削減を優先して駅員を削減し続けてきました。発足時に7万3千人いた鉄道部門の社員は、20年ほどの間に2万8千人も減っています。

車掌がホームを監視するモニターや非常停止ボタンを整備しても、「幅が狭かったり暗かったり、階段の陰になって見通しが悪かったり。危ないと感じるホームはたくさんある」といいます。

さらに会社は、駅業務の全面的な外注化・別会社化を本格的に進めようとしています。

そうなればすべての駅員が選択の余地がない形で転籍を強制され、人員削減・コストカットはさらに徹底して行われる事になります。そして、必然的に乗務員を含めた全面外注化・転籍強制まで行き着かざるを得ません。

鉄道の安全が根本から破壊される事態になることは間違いありません。業務外注化―転籍強制は絶対に認められません。