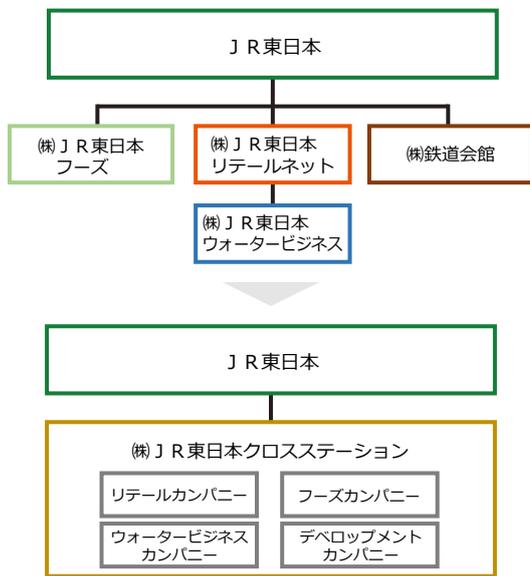


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

JR「鉄道カンパニー」設置

業務融合・組織再編攻撃に「反対」の声を

JR東日本クロスステーション発足
(2021年4月)



分社化・子会社化につながる攻撃
JR西日本は4月1日から鉄道事業にかかわるグループ会社を束ねる「鉄道カンパニー」を発足させました。鉄道本部長が鉄道カンパニー長を兼任し、「組織構造改革の到達点」と位置づけられています。
目的は「自主自律・持続的な経営」「安全・執行、収支、シナジー創出の責任と、資源配分に係る権限の一元化」とされています。
JR西日本ではすでに19年6月から「物販飲食」「ショッピングセンター」「不動産」「ホテル」の4事業を社内カンパニーとし、実質的な社内カンパニー制に移行していました。
昨年は中国統括本部設置や近畿統括本部改編などの組織再編が進められ、鉄道事業につ

いてもカンパニー設置の対象とされました。鉄道部門の分社化・子会社化とJRのホールディングス化に向かう攻撃です。それは労働者の権利の破壊、労働条件の低下、技術継承と安全の崩壊に直結するものです。

攻撃は矛盾に満ちている

JR東日本も21年4月にエキナカ事業に関連する子会社を統合し、社内カンパニー制を導入しています。そして、鉄道部門の組織再編が激しく進められています。

千葉では6月に幕張車両センター・京葉車両センターの首都圏本部所属、7月に全駅の（営業）統括センター化が狙われています。会社は「数年をかけて組織再編を行う」と宣言し、そこから再編や融合化の攻撃をさらに進めようとしています。

しかし、攻撃は万全ではありません。今回のダイ改で、検修部門を外注化したCTSから入出区業務の一部がJR本体に戻されました。乗務員への労働強化、要員とコスト削減の攻撃であると同時に、CTSプロパー社員の退職が止まらないことが背景にあります。
現場労働者と鉄道業務をあまりに軽んじる会社の施策は矛盾に満ちています。団結した声と闘い、職場に闘う労働組合を取り戻すことが攻撃を打ち破る力です。