

組織、人事・賃金制度改悪—乗務手当廃止反対！ 強制配転するな！ 融合化、ワンマン化反対！ ローカル線切り捨てやめろ！

職場に闘う労働組合を エスカレートする会社攻撃に「反対」の声を

- 2018/2 会社が東労組に「労使共同宣言失効」通告
- 2019/3 乗務員勤務制度改悪（支社課員の乗務等）強行
- 2020/4 運転士・車掌職名廃止、ジョブローテーション開始
- 2022/3 現業部門の職名全廃、統括センター化・乗務員と駅の兼務化開始
- 2022/8 深澤社長「鉄道部門4千人削減」「グループ内転籍や副業促進」方針発表
- 2022/10 現業機関・支社再編開始
- 2023/3 乗務員行路内に「その他時間」設定
- 2023/6 幕張・京葉車両センターの首都圏本部化
- 2023/7 全駅の（営業）統括センター化
- 2024/3 運輸区全廃・統括センター化・乗務員大合理化強行
- 2024/11 首都圏主要7路線のワンマン化
喜勢社長「車掌1100人削減」発表
- 2025/3 常磐線・南武線でワンマン化開始
- 2026/1 「事業本部＝事業場」に厚労省 NG・一部撤回
- 2026/3 横浜・根岸線ワンマン化開始
- 2026/4 人事・賃金制度改悪—乗務手当廃止強行
京葉車両センターで機能保全外注化強行

団結と労働組合の破壊が狙い

7月1日にJR東が強行しようとしている組織再編は、鉄道の現業とそこで働く仲間をないがしるにする業務融合化等のエスカレーションです。さらに現業切り捨て—全面外注化、分社化・転籍、グループ会社を含む大再編攻撃です。すべてのJR・グループ会社の労働者の権利、労働者・労働組合全体の権利のかかった問題です。

この間、会社は激しい攻撃を矢継ぎ早にかけてきました。しかし、そこには大きな矛盾もありま

す。だからこそ、この攻撃の前提は「職場から声が上がらない」ことです。そのために会社は一貫して職場の団結と労働組合を破壊しようとしてきました。

実際、組織再編攻撃も人事・賃金制度改悪—乗務手当廃止も、18年2月以来の労組解体—「社友会」化攻撃抜きにはあり得ませんでした。会社の提案資料には、組織再編攻撃が「19年の組織横断プロジェクトから始まった」と書かれています。組織横断プロジェクト＝乗務員勤務制度の改悪や職名廃止攻撃なども社友会化抜きには成立しませんでした。

⇒ 7 / 1 組織再編（支社廃止・事業本部化）攻撃

団結して声あげよう

だからこそ、攻撃を打ち破る最大の力は闘う労働組合の力を職場に取り戻すことです。鉄道の安全と運行を守ってきたのは、鉄道の現業で働くJR・グループ会社の仲間です。その誇りと専門的な技能・経験などを問答無用で踏みにじろうという会社を許すことはできません。

団結して声をあげれば攻撃を打ち破る展望を切り開くことができます。職場に闘う労働組合を取り戻し、JR・グループ会社大再編攻撃に「反対」の声をあげよう。