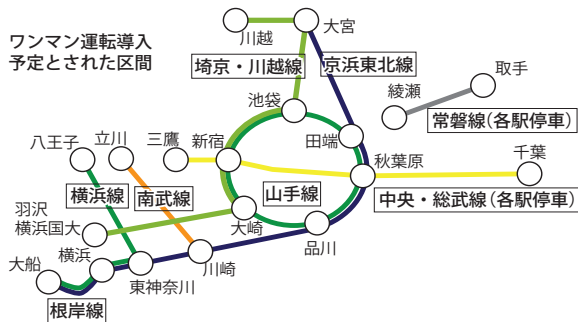


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と 65 歳まで働ける職場を！

中央・総武線緩行線含む首都圏 7 路線でワンマン導入発表

喜勢社長「車掌1100人減」



〔2025 年春からワンマン化〕

- 常磐線(各駅停車)綾瀬駅～取手駅間 (10 両編成)
- 南武線 川崎駅～立川駅間 (6 両編成)

〔2026 年春からワンマン化〕

- 横浜・根岸線 八王子駅～大船駅間 (8 両編成。東神奈川駅～大船駅間は、横浜線車両 E233 系 8 両編成のみ)

〔2030 年頃までにワンマン化〕

- 山手線 ○中央・総武線緩行線
- 京浜東北・根岸線 ○埼京・川越線

会社は現場を諦めさせ、互いに蹴落とし合う競争に駆り立てようとしています。しかし、攻撃は矛盾だらけです。職場からの団結した闘い、闘う労働組合こそ攻撃を打ち破る力です。

「ワンマン化反対」「価値創造シフト反対」の声を上げよう。

11月6日、JR東日本は首都圏の主要線区7路線でのワンマン導入を発表しました。記者会見で喜勢社長は、「現在車掌は4500人」「30年頃に1100人ぐらいの要員減」「『創造的な仕事』へシフトさせる」と説明しました。

これから5年ほどの間に車掌全体の4分の1もの要員削減を強行するということです。これ自身が絶対に許せません。

ワンマン化は安全切り捨て

混雑したホームで、長編成のドアすべてを確認しながらドア開閉を行うというのは神経をすり減らす仕事です。外房線では2両ワンマンでさえ、降車時に転倒・骨折す

るといふ重大事故が起きています。ホームドアや運転台モニタを設置したから解決する問題ではありません。

ワンマン化ではこうした業務も、異常時の対応も、すべて運転士一人に責任が押し付けられます。激しい労働強化であり、安全や異常時の対応はないがしろです。

「価値創造へシフト」反対！

この攻撃は業務融合化・統括センター化攻撃の全面化でもあります。会社はこのワンマン化によって、「社員の就労意識を『人ならではの創造的な仕事』へシフトさせる」としているのです。

毎日鉄道を必死に運行し、安全を守る仕事を軽んじて、大事なものは「企業として利益を上げる」ことだけ。こんなふざけた話はありません。