

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！

ワンマン化で「人ならではの創造的な仕事へシフト」?!

JR東は首都圏7路線のワンマン化を発表し、車掌は現在の4500人から1100人も要員を減らすとされています。

「創造的な仕事へシフト」許せない！

会社はワンマン化を通して「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」と語っています。運転士や車掌の仕事は「人ならではの」でも、「創造的」でもないというのです。誰が鉄道を運行し、安全を守っていると思っているのか！ 絶対に許しません。

駅は無人化・外注化、全面的なワンマン化で車掌も激減、すべての責任と負担は運転士へ——これが鉄道会社のやるでしょうか。



「大事なのは鉄道業務ではなく利益を生み出すこと」という会社の本音が現れています。

そうでなければ、こんな言葉を上から目線で吐けるはずがありません。

それは結局、どう労働者の権利を奪い、団結を破壊し、要員削減・コスト削

減するか」ということです。こんな腐ったものに、「社員の就労意識をシフトさせる」など許すことはできません。

何が「人手不足」だ！

また、会社はワンマン化の理由に「人手不足への対応」を挙げています。しかし、こんなもの真つ赤なウソです。

そもそも、真剣に乗務員を確保しようと思うなら、ジョブローテーションや融合化・統括センター化など行はずがありません。

運転士・車掌の職名まで廃止し、「鉄道ありきで考えるな」と言われれば、「乗務員としてやっていけるのか」と思うのは当然です。

職場を「いつ強制配転されるのか」「次は何をやらされるのか」という状況に追い込んでおいて、何が「人手不足」でしょうか。

ともに声をあげ、闘おう

会社がどんなに軽視しようと、鉄道を動かし、安全を守っているのは乗務員や車両検修、駅、保線、電力等の現場で働く労働者です。だからこそ、現場からの団結した声と闘いにこそ、攻撃を打ち破る力があります。

カギは闘う労働組合です。「人ならではの創造的な仕事へシフト」・ワンマン拡大・車掌1100人削減に反対の声を上げよう。