

乗務手当を廃止した上、 中央・総武緩行線ワンマン拡大まで!?

どこまで現場を踏みにじるのか

■ワンマン化の計画（JR 東日本発表）

時期	路線・区間	編成
2025年3月～	常磐線（綾瀬～取手間）	10両
	南武線（川崎～立川間）	6両
2026年春～	横浜線・根岸線（八王子～大船間）	8両
2027年春～	中央・総武緩行線（三鷹～千葉間）	10両
	京浜東北・根岸線 （大宮～南浦和、蒲田～大船間）	10両
2030年頃まで	山手線、埼京・川越線	

■南武線ワンマン化後の実態（横浜支社発表）

2025年3月のワンマン化以降、4～6月の遅延状況を前年と比較したところ、10分以上の遅れが前年同期比で2倍以上に増加。「遅れの幅が長くなっている」と発表された。

4月1日から乗務手当が廃止されました。乗務員の労働時間は10分延長されて、ここでも事実上の賃下げが強行されています。会社はそれを「頑張った社員を評価するための制度」というのです。絶対に許せません！

ワンマン化計画の撤回を

それだけではありません。来春からは中央・総武緩行線、京浜東北・根岸線のワンマン化も強行しようとしています。それは津田沼の乗務員区の車掌の仲間に異動を強制するとい

うことです。この中ですでに退職してしまつた仲間もでていきます。

運転士には、車掌が担ってきたホームの安全確認、乗客への案内・対応、異常時の誘導・連絡など、すべての責任と負担が押し付けられます。長編成の列車で、混雑したホームでモニター越しに確認しながら一人で安全を守る——そのプレッシャーと負担はどれほどでしょう。

乗務員は毎日、多くの乗客を乗せて列車を運行し、安全を守っています。早朝・深夜にわたる不規則な勤務、短い仮眠時間、ひとつ間違えば重大事故につながるかねない緊張の中で働いているのです。その乗務員に対してこんな仕打ちをするなど、本当にふざけています。乗務員の仕事を、鉄道業務をいつたい何だと思っているのか！

現場からの怒りの声を

鉄道業務の中心的な職種である乗務員への攻撃には、会社がどれほど鉄道業務をないがしろにしているかが表れています。

しかし攻撃の矛盾もあらわになっていきます。職場からの声と闘いこそ、会社の攻撃を打ち破る力です。「乗務手当廃止は絶対に許せない」「ワンマン化も絶対に認めない」——職場からその怒りの声をあげよう。