

乗務員勤務制度改悪阻止！闘争本部アピール

(1) われわれは本日、「乗務員勤務制度改悪阻止！闘争本部」を立ち上げた。JRに働くすべての仲間たちに訴えます。鉄道で働く労働者の権利・未来・運転保安のために声をあげよう。ともに闘おう。

われわれは「新たなジョブローテーション」＝運転士・車掌廃止攻撃を絶対に許さない。JR東日本は、「無人運転が可能な時代に、運転士・車掌という特別な職名や待遇など過去の遺物だ」と言う。だが、無人運転、ドライバレス運転など、莫大な投資ができるごく一部の限られた線区以外絶対に不可能なことだ。提案の前提自体、事実がねじ曲げられ、すり替えられている。運転士・車掌の職名には、乗客の命と鉄道の安全を守ってきた歴史と誇りが込められている。最後の場面で安全を守ってきたのは「人」だ。過去の遺物だなどということを絶対に許さない。



(2) 横浜シーサイドライン事故は、JR東日本が進めている無人化施策が、鉄道の安全をいかに破壊する無謀な攻撃なのかを示している。延長わずか11kmしかなく他から隔離された線区でさえ自動運転などできないのだ。

しかし、深澤社長は事故直後、未だ原因すら不明のまま「ドライバレス運転推進」「将来的には完全な無人化を検討する」と宣言した。眼中にあるのは人件費削減だけなのだ。

(3) JR東日本は、運転士試験や車掌試験も廃止し「乗務係」への異動は「任用の基準」で行うという。すべては会社の匙加減ひとつになる。

また、「同一担務の従事期間は最長でも10年」とし、その間に「運転士から先のキャリア」を描けない者、つまり管理者になれない者はお払い箱にするというのだ。子会社に丸投げされ



た駅などに転籍させていくことが想定されていることは明らかだ。車掌などは「消滅する職種」と位置づけられている。

乗務旅費も廃止する。言うまでもなくその次にくるのは乗務手当（特勤）の廃止だ。「AI化」を理由に、現場で働く労働者の権利を打ち砕き、最底辺に突き落とそうというのだ。

3月ダイ改で乗務員勤務制度の改悪が強行されたが、運転士・車掌にはそれに伴って人間の限界をこえるような労働強化がのしかかっている。朝夕のラッシュ時間帯に「運転士」として動員される管理者は過労死に駆り立てられようとしている。すでに限界だ。こんな状態では安全が崩壊する。

(4) それと一体で、「社員の採用方針の転換」が打ち出されている。来年度以降の採用は「総合職」「エリア職」とし、いずれも大卒採用だけにすることを狙っている。しかも、募集要項から「現場第一線で活躍して頂く」の文言は消え、「エリア全体のマネジメントに携わって頂く」だけになった。つまり、JR本体にはマネジメント業務しか残さないと考えているのだ。

(5) 「変革2027」は、「鉄道の技術・知見」はすべて「外部化」すること、JR本体には新幹線以外の現業機関はいっさい置かない将来像が描かれている。

秋葉原駅までが丸ごと外注化された。「びゅう」もJRから切り離される。駅、車両検修、施設関係等で「戦略企業」と称する子会社が作られている。グリーンアテンダント（車掌業務）をやる「戦略会社」まで設立された。現場労働者を子会社に転籍させていく外堀が埋められようとしている。JR東日本が行っている攻撃は労働者の総非正規職化に行き着くものだ。

