

ライフサイクル制度、業務外注化、ダイ改合理化、基地統廃合、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！

# 車掌の大合理化を阻止しよう

## 乗務手当廃止と別会社化・転籍強制と一体の攻撃



10月ダイ改では、水戸支社で常磐線特急車両の1人車掌化、水郡線ワンマン運転拡大、水戸鉄道サービス(MTS)への構内入出区の全面的委託強行が狙われていました。しかし、会社は現場労働者の激しい怒りの前に、施策の提案自体できませんでした。

### 外注化撤回こそ要員不足解決の道

東労組は「大勝利」と宣伝しています。しかし実際には、提案すらないまま常磐線特急の車掌1人乗務の行路が組まれ、強行されています。東労組はそれを受け入れています。

「2人乗務を基本と確認」「全列車2人乗務にするために抜本的な行路の見直しが必要」という宣伝はごまかしです。

車掌の要員不足は、東労組が

駅業務の外注化に積極的に加担したことの結果です。駅が外注化されれば車掌のなり手がいなくなるからです。

行路の見直し

では要員不足自体を解決することはできません。「エルダー本体枠拡大」も一時的に矛盾を乗り切る手段にすぎません。外注化という根本的な問題の解決こそ必要です。

東労組は、一部幹部と会社との結託体制を回復する目的で攻撃の本質を隠し、現場労働者を騙そうとしているのです。

### 数百人規模の車掌削減ねらう攻撃

会社が3月ダイ改で再び特急車掌の1人乗務化を画策することは間違いありません。そして山手線のワンマン化―無人化などを皮切りに東日本全体に攻撃を拡大することを狙っています。そうなれば、数百人規模での車掌の人員削減が強行されることになります。

運転士にも同じ攻撃が狙われています。すでに会社は自動運転推進のためのプロジェクトチームを本格的に立ち上げています。「技術的には無人運転も可能なのに乗務員に特別な手当を払う理由はない」と、乗務手当廃止まで狙っています。そして、運転士も車掌も徹底的に削減した上で、さらなる労働強化を行おうとしているのです。

徹底した人員削減と労働強化、手当廃止の先にあるのは、別会社化と転籍強制の攻撃です。車掌の大合理化、乗務手当廃止を許してはなりません。職場から反対の声をあげよう。