

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！

賃金制度
改悪提案

「今回は乗務員手当を見直さない」？

今こそ職場からの闘いが必要

乗務手当廃止は阻止できる！

5月14日の賃金制度改悪提案では、あえて「今回、特殊勤務手当（乗務員手当等）は見直しませぬ」と但し書きがつけられました。「今後は見直す」と言っているに等しいことです。

乗務員勤務制度改悪や運転士・車掌の職名廃止と、抵抗できないように既成事実を積み重ね、乗務員手当（特勤手当）を廃止する狙いなのです。

それは『将来の話』ではありません。3月ダイ改・乗務員勤務制度改悪強行から2週間も経たず、「運転士・車掌廃止」提案が行われました。会社は一つ外堀を埋めたら次へと、矢継ぎ早に攻撃をかけてきています。

国交省、JR東に警告文書 トラブル頻発、連休序盤にも

2019年5月2日21時25分

4月28日に上越新幹線が停電で一時運転を見合わせるなど、輸送トラブルを頻発させたとして、国土交通省はJR東日本に対し、原因究明や改善策の報告を求める警告文書を出した。

JR東日本をめぐっては、昨年12月30日に東北新幹線が車両故障を起こし、2月には国立大学の2次試験当日に在来線が停電で一時運転を見合わせるなど、帰省客や受験生を巻き込むトラブルが相次いでいた。JR東日本によると、警告文書は4月29日付。「いずれも影響が極めて大きい時期に輸送障害を発生させ、誠に遺憾」とし、原因究明や改善策を5月4日までに国交省に報告するよう求めているという。

同社は「重大な事象が続き、誠に申し訳ない。再発防止に全力を挙げる」とコメントした。上越新幹線では2日にも、車両不具合で下り1本が連休となった。

2019年5月2日付 朝日新聞デジタル

会社は乗務員手当廃止を初めから検討していましたが、しかし「運転士・車掌廃止」まで提案しながら手を付けられなかった。現場からの反乱を恐れたからです。職場からの反撃が攻撃を打ち破る最大の

力です。闘う組合を職場に取り戻すことです。その力があれば乗務員手当廃止を阻止できます！

ジョブローはウソとペテンだらけだ

「AIで乗務員は不要」など真っ赤なウソです。自動運転は非常事態の対応がとくに弱点です。一方、鉄道の輸送障害はこの30年で3倍以上に増えています。昨年末から今年の10連休中には乗客に大きな影響を及ぼす輸送障害が相次ぎ、国交省からJR東に異例の警告文書が出されています。

こんな状態で「自動運転」を口実に運転士と車掌を廃止する？ 鉄道の安全より乗務員を貶めることを優先するなど絶対に許せません！

「人口減で人材確保が困難」もペテンです。ZOZOTOWNでは時給を千円から300円あげただけで2千人の応募枠があつという間に埋まりました。世に言う「人手不足」とは「超低賃金でこき使える労働者が足りない」というだけです。会社が人員不足を心配するのは、「鉄道業務はすべて別会社化し、超低賃金にする」つもりだからです。しかし、こんな攻撃は必ず破綻します。鉄道の安全を守る技術も経験も現場労働者にしか引き継がれません。退職者が相次ぐ状態になれば、安全を守ることもできません。この攻撃は矛盾だらけです。最後まで諦めず、団結して闘いぬけば必ず打ち破れます。職場から声をあげ、「運転士・車掌廃止」、乗務員手当廃止を阻止しよう。