



闘いなくして安全なし

2019.10.15
No. 232

〔発行〕 動労千葉を支援する会
千葉市中央区要町2-8 DC会館
<http://dourousien28.kane-tsugu.com/renrakuban/dc-info@deluxe.ocn.ne.jp>

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！

安全守れるのは乗務員だ！

JR東「2020年度末 常磐線自動運転導入」



JR東日本は10月8日、常磐緩行線の綾瀬（取手間）で自動列車運転装置（ATO）を20年度末に導入すると発表しました。その後、ホームドアも整備するとしています。運行開始時は現行通り運転士と車掌の2人で乗務させ、その後ワンマン運転を導入。将来的には保安要員1人を乗せた「ドライバレス運転」を行うとしています。

団結破壊のため安全犠牲にするな

会社の狙いはワンマン化による車掌削減であり、乗務員の権利破壊です。自動運転をいきなり打ち出したのは、現場労働者を諦めさせ、団結を破壊するためです。

しかし、6月には横浜シーサイドラインで自動運転の列車の逆走・衝突事故が起きました。9月にはパリの地下鉄で無人運転の列車が停車駅3駅を通過して走り続ける重大事態も起こっています。

車掌削減は安全放棄そのものです。8月には外房線の踏切で列車後方への衝突事故が起きました。ワンマン運転なら運転士が気づかず、さらなる事故に繋がりがかねませんでした。どんなシステムを導入しても、多くの乗客の命を預かる以上、「自動運転は欠陥を起す」「安全装置が作動しない場合もある」という前提に立つ必要があります。その時、機械に安全は守れません。最後に安全を守るのは現場の運転士であり車掌です。

ジョブローテーション反対貫き声をあげよう

ドライバレス運転を掲げ、安全を犠牲にしてまで要員を削減し、労働条件を改悪する。どの職場でも機械化などで労働強化、労働条件改悪が行われてきました。現場からの真剣な闘いには、この社会の怒りと結びついて社会問題化し、攻撃を阻止する力があります。会社は「10月から個人面談実施」として「希望」を出させ、配転の口実に利用しようとしています。卑劣なやり方は本当に許せません。攻撃を打ち破る道は、諦めずに現職にこだわって「反対」を貫くことです。会社施策には大きな矛盾があります。職場から一人ひとりの労働者が声をあげることの力は決して小さくありません。団結し職場から声をあげよう。