

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！

# 乗務員「混み運用」、支社・管理職の乗務拡大反対！

## 職場から反対の声をあげよう！

【ダイ改労働条件提案（12/24）にて】

乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係について、各業務に関する必要な教育を行ったうえで、順次、**担当業務間の相互運用**を行う。

【「社員の多様な働き方のさらなる推進」提案にて】

- ① **指導担当、管理者、支社課員、当務主務**の社員が**短時間行路以外の行路にも乗務**する。
- ② 支社課員については、**乗務から離れている期間によらず乗務経験のある社員を対象**とする。

JR 千葉支社は昨年12月24日、3月ダイ改の労働条件提案を行いました。しかし、**運転士・車掌個別の標準数を示すことさえ拒否**しています。運転士・車掌の職名を廃止して「乗務係」としたから、要員数も個別には考えないというのです。

同時に、「担当業務間の相互運用を行う」と提案しています。ワンマン運転拡大と合わ

せて、混み運用にまで踏み込んでいるのです。また、4月から管理者や支社課員の乗務を拡大する提案も行われました。

19年3月ダイ改での乗務員勤務制度改悪の当初は、支社課員などの乗務は「短時間行路だけ」「制度実施後に運転士から支社等に異動して乗務発令された者だけ」でした。

しかし、「コロナ対策」を口実に、なし崩し的に一般行路への乗務や「乗務対象外」とされた管理者たちまで乗務させています。それを既成事実にして、4月からは制度化すると提案してきているのです。

そもそも、この制度は朝夕のラッシュ時間帯に支社課員等を使って、乗務員を劇的に減らそうという攻撃でした。会社はその攻撃をいよいよ本格化させようとしています。

### 職場からの反対が攻撃を止める力

「普段はデスクワークで片手間的に乗務」という鉄道の安全も、乗務員の仕事もあまりに軽んじています。混み運用も、運転士と車掌では役割も仕事も異なります。安全を無視して、「一緒にいい」などというのは、絶対に認められません。

会社はコロナ禍さえ利用して現場を黙らせ、攻撃を一挙に進めようとしています。だからこそ、職場から反対の声をあげて行動することが、会社の攻撃への最大の反撃です。