

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！

将来の運転士養成は「しかるべき時期に提案」

「車掌要員も絞る必要がある」

会社はこの間、駅業務外注化やワンマン運転拡大を進めてきました。その一方で、それが乗務員の養成に与える影響について、明らか

組合

ワンマン運転拡大が全社的に行われている。車掌の大幅な減少は、運転士登用に影響しないのか。

会社

車掌の要員や養成数を減らせば、運転士になる人材が絞られる。ワンマン化拡大ですぐに車掌の養成をやめることは考えていない。将来的にはワンマン化が進み、どこかの段階で絞る必要がある。

組合

将来の運転士養成はどうなるか。しかるべき時期に提案する。

組合

駅から、車掌、運転士という関係が崩れてきている。車掌を経ずに運転士ということも考えているのか。

会社

そもそも本体の駅が減っている。検討しているわけではないが、直接運転士ということもありうる。

組合

エルダー運転士や車掌の関係で養成数を絞っていないのか。

会社

現段階で将来を見込んで絞っているということはない。

かにすることはありませんでした。

しかし、10月30日の動労千葉との団体交渉では、将来の運転士養成について「しかるべき時期に提案する」と回答し、「本体の駅が減っている」「将来的にはワンマン化が進むから車掌数を絞る」と、抜本的な転換を狙っていることを隠そうともしませんでした。

乗務員解体攻撃に現場から反撃を

駅業務外注化を進めれば車掌のなり手が減り、ワンマン化で車掌が減れば運転士のなり手が減る。そのことは外注化やワンマン化を始める時点から分かっていたことです。

これまでの養成成形を崩すと会社が公言したことは、本格的な攻撃を準備しているということとです。すでに会社は乗務員そのものを解体し、「輸送サービススタッフ」という形で無権利化する狙いを明らかにしています。

会社は、「東労組を使って東労組をつぶす」攻撃にでています。そして、乗務員解体攻撃は、「このために東労組解体に踏みだした」といっても過言ではない攻撃です。だからこそ、その施策を止める力は、現場に闘う労働組合を取り戻すことにこそあります。

一人ひとりの労働者が声をあげることは決して小さくありません。動労千葉とともに乗務員勤務制度改悪反対の声をあげよう。