

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

# 臨港バス36年ぶりスト

## 川崎鶴見臨港バス交通労組 長時間拘束の改善を要求

厚労

2016年(平成28年)12月6日(火曜日) 11版 特報 28

部

FAX 03 (3595) 6911 Eメール tokuho@chunichi.co.jp

川崎市東部と横浜市北東部を走る川崎鶴見臨港バスで4日、36年ぶりにストライキがあった。昨今、ストは全国的に激減。とりわけ、公共交通のストは「市民に迷惑をかける」と労働組合側に批判が集まりがちだ。しかし、スト権は労働者が持つ基本的な権利。欧州などで、ストは日常の風景だ。(橋本誠)

### 川崎鶴見臨港バス 36年ぶりスト

ストをしたのは臨港バス交通労働組合(川崎市組合員約七百五十人)。横浜市鶴見区の一路線を除く約四十路線が始発から最終バスまで運休し、約十万人に影響した。スト翌日の五日、JR川崎駅前のバス停。同社のバスを使っている不動産業の男性(二〇)横浜市鶴見区は「会社の事情で、一般人に迷惑をかけるのはやめたほうがいい」と顔をしかめた。一方、川崎市内の団体職員(男性三〇)は「労働者の権利だから、いいのでは」と話すと、利用者のストへの反応は割れた。川崎鶴見臨港バスのストは一九八〇年以来。今回は「秋闘」が原因だったのか。同社では、先月から運転手の労働条件に関する労使交渉である「秋闘」がスタート。労組は定年延長やダイヤをつくる際のルールに

## 運転手の勤務改善求め

川崎鶴見臨港バス(神奈川県川崎市)の労働組合が12月4日朝から24時間のストライキを行いました。同組合のストは1980年4月以来36年ぶり。川崎や横浜市内を走る40路線が始発から4000便が運休となりました。同社では、朝と夜の通勤ラッシュ時間帯を同じ乗務員が担当し、拘束時間は早朝から夜間まで十数時間に及ぶ勤務となっています。臨港バス交通労組は、週当たりの拘束時間を

減らすダイヤや勤務体系を求めてきました。マスコミにも取り上げられ、「ストライキは権利だからどんどんやって待遇改善してほしい」「文句はバス会社本体に言おう」「ストライキいい。ぶっ倒れて事故起こしたり体を壊したりするより何倍もいい」「日本もまだ捨てたもんじゃない。労働環境に関する暗いニュース多いから尚更」「ストライキでわかるバス運転手のありがたみ」と反響を集めました。

1974年 5197件 → 昨年 39件



ストから一夜明け、運行を再開した川崎鶴見臨港バス。5日、JR川崎駅前

全国的にスト激減

「働く者の最大の権利」

ストをしたのは臨港バス最大の争点となったのが「中休勤務」。これは朝のラッシュの後、いったん休憩し、夕方のラッシュで再び乗務するという勤務形態で、拘束時間は早朝から夜間まで十数時間に及ぶ。労組側は安全面も考慮して、この勤務形態の削減を求めたが、会社側と折り合いが付かなかつた。組合側は「中休勤務は営業所によっては、週に二、三回になる。運転手は家族とのふれあいなどを犠牲にしているが、なによりも健康管理が難しくなる」と主張。人口増加が激しい川崎市でバス利用者が増えている状況も考慮し、中休勤務の廃止までは求めず、早番や遅番に特化して勤務できる運転手の採用や、手当の増額を求めたが、受け入れられなかったという。労使とも、利用者に迷惑をかけたとする「お詫び」をネット上で発表。労組の田端正幸書記長は「私どももストを軽々しくは考えていない。今後も交渉を優先した取り組みをしたい」と語り、会社側の担当者も「人手不足解消のために採用を強化しているが、思うようにいかない」と話した。厚生労働省の全業種を対象にした統計によると、半日以上ストライキの件数は、七四年の五千九百七十七件をピークに減り続け、昨年はわずか三十九件。運輸・郵便業は七件だった。欧州などでは、ストライキは珍しい光景ではない。日本でも七五年、公務員や公共企業体職員の争議権回復のため、公共企業体等労働組合協議会(公労協)が旧国鉄を中心に八日間のストをしたこともあった。関西大の森岡孝二名誉教授(企業社会学)は「七〇年代はオイルショック後の物価上昇で、賃上げを求めたストがとて多かつた。だが、八〇年代の労働戦線再編と企業による労組取り込みによって、日本はストがほとんどない特異な国になった」と指摘する。だが、森岡氏は労働運動が経済の安定や社会の維持には不可欠と、今回のストについても評価する。「団体交渉権とスト権は、政府や企業のひどい扱いに對し、働く者が対抗するための最大の権利。ストをする力があるってこそ、労働者は強大な資本と権力と對等に渡り合える。労働者がスト権を意識するのは、いまより前のことだ」