

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！

過労死つむ乗務員勤務制度改悪撤回しろ

「運転士居眠り」報道一原因はダイ改合理化・労働強化



8月14日から15日にかけて、「JR外房線で運転士が居眠り運転」という形で、テレビをはじめ次々に報道が行われました。しかし、7月25日に起こったことであり、列車運行上の支障もありませんでした。それにもかかわらず、乗客が背面から撮影した動画がネット上に投稿されたことで、20日も経った後に大々的に報道されたのです。

「居眠り」レベルの問題ではない

これをきっかけに、職場と乗務員がたたかれています。しかし、職場で起こっていることは「居眠り」レベルの問題ではありません。過労死さえ生み出される労働強化が強制されているのです。

会社はダイ改で乗務員への労働強化を繰り返ししてきました。

人間が一番眠い時間に起きて乗務しているにもかかわらず、睡眠時間ももとにも与えない。乙行路は日勤並に長大化し、退

勤時間が12時を超える行路も次々に増やされる。日勤の拘束時間も軒並み伸びています。

乗務員^{勤務制度}改悪撤回・行路緩和を

今年の3月ダイ改で乗務員勤務制度改悪が強行され、朝・夕ラッシュ時間帯に短時間行路が作成されました。乗務するのは支社課員など本来の乗務員ではない人たちです。

全体の行路数を変えずに短時間行路を増やしたあたりを受け、交番内の行路はさらにきつくなっています。しかも、現状では短時間行路に乗務する人が足らず、本線乗務員を乗務させなければ仕事回らない状態です。

乗務員勤務制度改悪で、限界を超えた労働強化が進行しています。3月ダイ改以降だけでも、オーバーランや停車駅通過が起こっています。16年段階でさえ、「オーバーラン続発」「眠気」「勘違い」などと報じられました。

しかも改悪乗務員勤務制度は始まったばかりです。本格的な適用となれば、乗務員にはさらなる労働強化がのしかかります。さらにジョブローテーション提案で、来年度から運転士・車掌の職名までなくそうとしています。

その先に待っているのは、過労死と鉄道の安全の崩壊です。必要なことは行路緩和であり、乗務員勤務制度改悪・ジョブローテーション提案の撤回です。