

J R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。info@doro-shien.site

## 続くオーバーラン・乗務員交代

### 業務融合・ジョブローテーション撤廃を



#### 【7月にも体調不良で運転士交代が次々発生】

- 7月25日：2駅でオーバーランし、本八幡駅で乗務員交代に
- 7月17日：高円寺駅でオーバーラン。「めまいのような症状」を訴えて運転士が交代。病院に救急搬送された。
- 7月2日：代々木駅でオーバーランし、千駄ヶ谷駅で運転士が交代。病院へ。
- 1～6月には14件発生

会社は運転士・車掌の仕事がないがしろにして不当な強制配転を繰り返しています。その中で乗務員の命に関わる事態が引き起こされているのです。鉄道を動かす力も、職場の現実を変える力も、すべて現場労働者にあります。業務融合化・ジョブローテーション、労働強化反対の声をあげよう。

ジョブローテーションが開始されたのは20年4月。22年3月から統括センター化、乗務員・駅の業務融合が進められてきました。

会社は運転士・車掌の仕事がないがしろにして不当な強制配転を繰り返しています。その中で乗務員の命に関わる事態が引き起こされているのです。鉄道を動かす力も、職場の現実を変える力も、すべて現場労働者にあります。業務融合化・ジョブローテーション、労働強化反対の声をあげよう。

中央・総武緩行線でオーバーランと体調不良による運転士の交代が相次いでいます。中野電車区で多数発生しているため、新聞でも「中電病」と報じられています。

当初、会社は「原因は個々の運転士で異なる」「体調管理の注意喚起をしていく」と、事実上なんの対策もしませんでした。

しかし、報道でも話題になる中、▼詰め所や職員用寢室・更衣室の空気調査、▼老朽化したロッカーやベッドなどの設備交換、▼熱中症防止の対策、▼安全輸送の祈願——を「対策」として行うとしています。

一方で、ジョブローテーションや業務融合化、

労働強化の影響について「制度が変わったのは中野電車区に限ったことではない」と否定しています。

#### 乗務員ないがしろの施策の矛盾

具体的な原因は現時点では不明です。しかし、会社が曲がりなりにも「対策」を打ち出さなければならなくなったのは、会社の攻撃の矛盾が表れているからです。

運転士の体調不良・交代は19年頃から増え、21年6月以降で約40件発生しています。

19年3月のダイヤ改定では、乗務員勤務制度が改悪され、全体の行路数を変えずに短時間行路を設定しようとしたために通常行路が過密化・長大化されました。