

乗務員勤務制度解体に職場から反撃を

ワンマン化・自動運転と一体で 極限的労働強化と人員削減

「乗務員勤務制度改悪」提案は、乗務員勤務制度の抜本的な解体を狙う重大な攻撃です。そして、乗務員の極限的な労働強化と人員削減をもたらすものです。

乗務員の命と安全より効率化

提案では朝・夕に短時間行路を設定する一方、「効率性のさらなる追求」として、「稠密線区における拘束時間限度の延長」「乗務割交番内の行路は実乗務割合を増やす」とさ

れています。

多様な働き方と効率性向上の双方を実現

多様な働き方の実現を目指す理由

- 社員数の減少（人材確保が困難）
- 仕事と育児や介護を両立する乗務員の増加
- 働き方改革や社会・経済構造の急速な変化
- ダイバーシティの推進

多様な働き方の実現には・・・

短時間行路の設定が必要
短時間行路以外を皆で少しづつカバーして乗務することが必要（お互い様の精神）

そのために 1日当り労働時間数（7時間10分）を変えずに

稠密線区の拘束時間限度を1日当り1時間延長します

拘束時間限度の延長により実乗務割合が増加し実乗務が充実

日動行路 ⇒ 11時間（現行+1時間）
泊行路 ⇒ 22時間（現行+2時間）

実施すること

- 朝食時間の拡大（稠密）
- 在宅休養時間の拡大
- 環境改善（安眠・休息）

※全ての行路を一律1日当り1時間延長するわけではありません。

一般線区は現行制度のまま効率性向上（実乗務の充実）を目指します

乗務員勤務は労基法の特例的扱いによって、休憩時間も設定されていない特殊な勤務です。そのため、乗務員の健康や列車運行の安全を守るために、拘束時間や一継続乗務時間等を厳しく制限する必要があります。

それが乗務員勤務制度の役目です。しかし、短時間行路を乗務割交番から外す一方、交番内の勤務は稠密線区の拘束時間を10時間から11時間へ、泊行路は20時間から22時間に延ばし、一般線区も長大化させ、「実乗務の割合を増やす」というのです。すでに乗務員の労働強化は、泊行路の明け部分の長大化など、限界をこえています。乗務中に倒れる仲間が相次ぐほど深刻な状態です。それなのに、さらなる殺人的な行路を乗務員に強制するというのです。

君津・上総一ノ宮以南ワンマン化

それがワンマン運転や自動運転の拡大とセットで進められようとしています。千葉では内房線・君津以南、外房線・上総一ノ宮以南、鹿島線のワンマン化が狙われ、深澤社長自ら自動運転推進を公然と打ち出しています。それは、要員激減、耐え難い負担の増加に拍車をかけます。乗務員の命も鉄道の安全も顧みず、効率化・利益を優先するものです。絶対に許せません。

しかし、会社は労働者の同意なく勝手に不利益変更を行うことはできません。労働組合が反対し、職場全体で声をあげれば、必ず阻止できます。今こそ職場から反撃にたちあがろう。闘う労働組合を取り戻そう。