

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！

極限的労働強化と安全破壊 乗務員勤務制度改悪を阻止しよう

乗務員勤務制度改悪提案の主な内容は、①朝夕にも短時間行路を設定、②支社課員、当直、指導員に定期列車への乗務を指定、③短時間行路は乗務割交番から外し、④交番内の勤務は実乗務の割合を増やすというものです。

極限的な人員削減と労働強化

“現在の乗務員勤務制度の問題点は乗務効率が高いこと” “実乗務を増やす” “標準数を100として今後は本線乗務員が90名になったら残りは支社・指導担当が乗務する” “拘束時間が1時間延びるので、乗務時間も現在より延びる” “行き先時間をどんどん詰める”

会社は東労組との交渉で、このように公言しています。乗務員を徹底的に削減して、足らなければ支社課員や指導担当で埋める。乗務員には乗務時間も拘束時間も延ばして、乗務効率を徹底的に高めということです。



15年4月12日、山手線電化柱倒壊事故。一步間違えば列車直撃の大惨事だったが、並行する京浜東北線の運転士が発見。衝突事故にはならなかった。

私鉄では手当廃止に伴い、泊行路の明けで、そのまま短時間行路に乗務することを“所定”にするといったことが横行しました。超勤で短時間行路に乗務することで、手当廃止による賃金減を“補う”という構造です。

会社は明らかに時間額、キ口額を含めた特勤手当（乗務手当）の全廃を狙っています。そして、新たに設定した短時間行路を、手当廃止の賃金減を超勤で“補う”ためにも利用する。そうなれば、乗務員の労働はまさに殺人的な長時間労働、長時間乗務にされます。

乗務員を使い捨てにするな！

乗務員は何千人の命を預かって乗務し、日々鉄道の安全を守っています。その乗務員への労働強化は事故に直結する問題です。

6月にも30代の運転士が乗務中に倒れて病院に搬送されるということが起きています。そこからさらに極限的な労働強化を強制するということです。「倒れるか辞めるかしかないぞ」というやり方に、会社の「乗務員は使い捨てで構わない」という考えが表れています。乗務員の命より、鉄道の安全より、利益のための合理化と労働強化を優先する会社は、本当に許せません。現場労働者には間違いなく事態を動かす力があります。職場全体から乗務員勤務制度改悪反対の声をあげよう。動労千葉とともに闘おう。