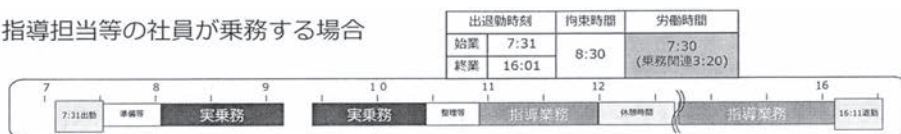
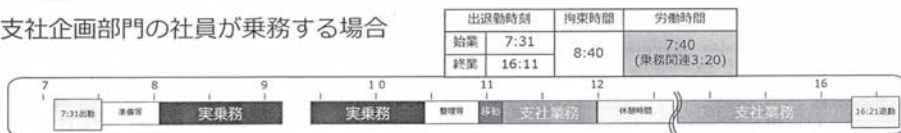


支社課員・指導員の定期乗務は安全を破壊する

(2) 指導担当等の社員が乗務する場合



(3) 支社企画部門の社員が乗務する場合



短時間行路運用のイメージ図—通常業務がひっ迫すれば、乗務があっても夜中まで超勤せざるを得ない。その中で異常時対応が可能なのか。

異常時対応は現在でも不足

会社は乗務員勤務制度改悪で新たに設定するとしている短時間行路に支社課員・指導員・当直も乗務させるとしています。そして、「支社等が乗務すれば、標準数100に対し本線乗務員は90人でいい」と、乗務員の要員削減に利用することを隠そうともしていません。

今でさえ輸送混乱時に人が足らず、交代要員が確保できないということが起こっています。長時間にわたって乗務せざるを得ない状況や、終電接続のために本来の行路を延長して乗務する場合もあります。列車が遅れている上に行路を延長すれば、「深夜2時を過ぎても仕事で、翌早朝からまともに睡眠時間が

取れないまま乗務」ということにもなります。現在は予備要員が足りない場合に指導員が乗務することで対応する場合もあります。しかし、指導員や支社課員にはもともと業務がある上、ダイ改や年度末過程はとくに多忙を極めます。定期行路に乗務すれば、さらに業務量が増えます。その中で、果たして異常時対応ができるのでしょうか。

会社は「本線乗務員の予備や休日勤務で対応できる」と回答していますが、その本線乗務員も減らすといっているのです。乗務員がこれまで以上に極限的な長時間乗務・長時間拘束を強制されるようになることは明らかです。もたらされるのは、鉄道の安全の崩壊であり、乗務員への殺人的な労働強化、極限的な人員削減です。絶対に許すわけにはいきません。

職場から「反対」の声をあげよう

鉄道に働く者として「最大の使命」は鉄道の安全を守ることです。そのために必要なことは、職場から団結して声をあげ、「反対」の意思を誰の目にも見える形で示すことです。一人ひとりの労働者が立ち上がる力は、必ず事態を揺り動かします。「闘いなくして安全なし」。動労千葉とともに職場に闘う労働組合を取り戻し、会社施策に反撃しよう。