

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！

習志野運輸区17行路津田沼～中野4往復

これが乗務員勤務制度改悪の正体だ！

習志野運輸区	平日17行路	出勤13:59	退勤9:40
	拘束時間19:41	乗務キロ	306.4km
中野		津田沼	
15:40	1417B	14:40	
16:15	1586B	17:18	
18:45	1737B	17:48	
19:05	1962B	20:10	
21:50	2007C	20:50	
22:15	2284B	23:20	△ (泊)
7:15	693B	6:15	○
8:00	710C	9:00	△

306・4キロの超ロングラン行路

3月ダイ改の行路・交番が提案されています。習志野運輸区では、初日に津田沼～中野3往復、明けでさらに1往復というとてもない行路(平日17行路)が設定されています。ダイ改ごとに行路がきつくされてきました。が、初日に3往復などという行路はこれまでにないものです。乗務キロも306・4キロという超ロングラン行路です。しかも疲れがたまる中、明けで朝のラッシュ時間帯に乗務することになります。

短時間行路は現行の2本から、新たに2本増やされました。それにもかかわらず全体の

行路を増やさず、合理化を優先した結果です。職場では、「もの凄く重くなっている」「こんな行路じゃやってられない」「事故が起きる」と怒りの声があがっています。

これ以上の労働強化は許されない

会社は乗務員勤務制度改悪提案で、「育児・介護」を短時間行路設定の口実にしました。しかし、その分だけ行路数を増やせば、こんな労働強化は必要ありません。結局、会社にとって「育児・介護」は、労働強化・合理化の口実に過ぎないのです。

会社は、「技術的には無人運転も可能」という考え方で、乗務員を使い捨てにしようとしています。すでに乗務員を、「輸送サービススタッフ」に置き換える時まで公言し、山手線では自動運転の試験を行いました。そして、乗務員の健康も鉄道の安全もないがしろにして、殺人的な労働強化を強制しようとしています。

会社の好きにさせれば、さらなる労働強化をはじめ次々に攻撃が開始されます。しかし、決して諦めず、職場から団結して闘いにたちあがれば、攻撃は必ず打ち破れます。現場労働者の団結した闘いには、その力があります。動労千葉とともに闘う労働組合をとり戻そう。