

生活と安全を破壊する 史上最悪の3月ダイヤ改

動労水戸

国鉄水戸動力車労働組合

水戸市三の丸三・一・三

発行責任者 石井真一 編集者 西納岳史

電話 029-227-6020

FAX 029-227-6291

てんこ盛りの過重労働

1月15日、JR水戸支社は2019年3月16日実施予定のダイヤ改正に伴う労働条件を各労組に提案した。3月改正から変更される乗務行路と要員体制が発表されたが、現在と列車体系が基本的に同じ(つまり業務量はかわらない)にもかかわらず、今次ダイヤ改だけで22名減と驚くべき要員削減だ(下図)。

昨年10月の特急車掌1人乗務化ウインク拡大の運用改定時の車掌31名減と合わせると、今年度だけで実に運輸関係だけで実に53名の要員減となる。

今次ダイヤ改で運転士の労働時間(7時間10分)内の実作業時間を表す 一日一人平均の労働

	土浦	水戸	勝田	いわき	水郡線	原ノ町	計△19
運転士	△7	△3	△6	△3	0	0	計△19
車掌	△3	+2	0	△1	0	0	計△2
検修			△1(車七)				合計△22

時間Aの現改比較をみると格段に増加している(図2)。

すでに3月からの乗務行路を見聞きした運転士の間には衝撃が走っているが、提示された乗務行路の特徴は、一行路あたりの乗務する量が格段と増加しててんこ盛り「状態」になっていることだ。当然、拘束時間も伸び、土浦では泊行路18本中10本が、いわきでは泊行路11本中6本が拘束23時間超えとなり、中には24時間を超えるものもある(ちなみに現在は水戸支社内の運転区所で拘束時間が23時間を超える行路は1本もない)。

これでは責任をもって 運転できない

また、運転士も人間でありその日一日あたりに列車を運転できる時間には限度というもの

	土浦	水戸	勝田	いわき	水郡線	原ノ町
現在	6:46	6:15	6:17	6:36	7:03	6:43
改正	7:03	6:36	6:46	7:06	6:54	6:43

図2 運転士労働時間Aの平均・現改比較(日/人)

がある。一日に合計6時間くらいが体力的にも集中できる限度だ(筆者経験上)。この実乗務時間が6時間半を超えるものが土浦では実に全25行路中7つ、勝田でもらつもある。

極端な例としては、勝田の206行路「朝8:23に乗り出し上野往復・小山往復・大津港・高萩23:45着まで普通列車ばかり9時間7分の乗務」や、土浦の64行路「土浦出区して9:30発に始まり品川・勝田・上野・勝田23:45着まですべて普通列車で8時間20分の乗務」など、到底安全に運転できる域を超えている。加えてこうした行路は朝8時前の出勤となっており一徹(泊まり勤務が二つ続く)の一徹目に組まれている。前日明けで帰り始発で出勤して、これらの行路を正常に乗ることなどできるのか。

これらのほかにも安全に運転するためには「あり得ない」行路がいくつも指摘されている。安全に運転できない、つまり行路として「成り立っていない」行路をもとにつくられた行路表・要員体制は机上の空論でしか

ない。しっかりと運転士の意見を取り入れた安全に運転できる行路をつくるべきだ。

勤務制度改正

「多様な働き方」はウソ?

ところで、3月ダイヤ改正は、昨年改正された新しい乗務員勤務制度が初めて適用されたわけだが、この「制度改正」の趣旨は、育児・介護と仕事を両立するため、あるいは、指導員や当直業務を行う主務職や支社課員などが自分の仕事の一部で乗務するという「多様な働き方の実現」とそのための「効率性の追求」であった。

ところが、今次改正では育児・介護用の行路は、運転士では土浦に1本、勝田に1本のわずか2本だけ、指導員用も主務用も支社用の行路もゼロだ。「多様な働き方」などさっぱり実現されていないのに、運転士行路



は安全に運転できないほどのてんこ盛り、19人減の「効率化」＝労働強化のみを追求した、まさに会社にとって「いいと」取りではないか。

さも働きやすい環境をつくるかのような甘い言葉の裏で、実は史上最悪の乗務行路を強制するための制度改正だったとは明らかだ。

ライフサイクルは運輸のプロをつくるためというウソ、検修外注化はエルダーの職場を確保するためというウソ、そしてまた乗務員勤務制度の目的もウソだった。社員をだまして「効率化」＝労働強化をする会社にどんな将来があるのか。

〈寄せられた意見〉

●我孫子泊は寝る時間が確保できないから土浦で上がりとしていたのに、水戸まで伸ばして、さらに勝田まわしの乗務とはありえない。(土浦75)

●7:55 出勤の泊行路、通勤が遠い人は「宵出し」(次の日のために職場に前泊すること。勤務時間には入らない)すると、前日の泊から3泊4日となる。(土浦64)

(裏面に続く)



日々更新! 動労水戸

●朝4時出勤で徒歩で車まで行き出区、勝田から上野往復した後に、普通列車で上野まで乗務

はひどい。土休日、特急が普通に置き換わったらさらにひどい。(勝田²⁰¹)

●勝田から品川2往復する行路で、1ヤマ帰ってきて、次の乗務まで43分。折り返し準備時間除くと26分しかなく休憩できない。(勝田²⁰⁷)

●勝田から品川2往復する行路のうち、普通列車が入るのは初めて。しかも通勤帯。負担が大きすぎる。(勝田²⁰⁹)

●品川泊で勝田帰った後、さらに高萩往復、明けが翌日の負担大きい。(勝田²²²)

●内原泊4時半起床で東海回し勝田に帰った後、わずか37分で普通列車で上野、品川回しはあり得ない。(勝田²²³)

●サラリーマンだから乗れと言われたら乗る。楽したいと言っているんじゃない、ちゃんと仕事したいだけなんだ。(勝田運転士)

●DLの行路を臨時行路とすると、DL乗れる人が予備にいるとは限らず、変番で回すことがさらに増えるし予備要員が食われてしまう。(水郡線運転士)

●棚倉泊から大子、10分で折り返し郡山はきつい。さらに8000番台(1年の1/3くらい運転される臨時列車)あるときには明けが14時を超えるのか。(水郡線³¹⁰)

●大子泊で始発列車を出区、水戸で5分で折り返して大子に戻るなんて無理。休憩どころかトイレに行く時間もない。(水郡線³⁰⁸)

●拘束時間24時間超える行路は、同じ行路番号の運転士が2人いることになる。連絡ミスは起きないか。時刻表も携帯グッズも2つ必要になる。(いわき^{106 108 109})