

車掌1人乗務ワンマン拡大 白紙撤回せよ!

動 労 水 戸

水戸支社は7月下旬、本年10月14日実施予定のダイヤ改正についてプレス発表を行い、関係各労組にその施策の概要を説明した。常磐線特急・中距離電車の上野東京ラインへの直通運転の大幅増を目玉に、特急列車の部改廃と停車駅変更、水郡線の列車削減と夜間へのシフト、ワンマン化の拡大などを主な内容としている。

しかし問題は、私たち労働者にとって今後の業務のあり方を大きく左右する変更点が含まれていることである。しかも実施期日が10月で7月末に初めて明らかにされた突然の凶容に、議論する時間も検証する時間もない、まさに「だまし討ち」的に強行されようとしている。絶対に許せない。

① 特急車掌の1人乗務

会社は、「新たな着席サービス」の導入から2年が経過し乗客に浸透が図られたことを理由に、特急ひたち・ときわの全列車・全区間を車掌1人乗務としているが、これは歴史的な大合理化攻撃であり絶対に認



ダイヤ改労働強化にはストライキで闘おう! (2015年3月14日)

めることはできない。

これまで特急の車掌は、ドアの開閉、信号の確認、列車防護、放送、輸送指令とのやり取り、着席システムの送受信などを主な業務とする運転担当車掌と、検札や車内巡回、その他の乗客への案内・サービスを担当する客扱い担当車掌の最低2名体制とされてきた。これらすべてを1人の車掌が行うことは到底できない。しかし、どれひとつとしてやらないわけにはいかない業務である。日々、車掌の間がどんな思いをして列車の安全・確実な運行と乗客のサービスに気を払っているか、会社は全

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

くわかつていない。

会社が言うように「着席サービス」が浸透したからといって、車掌が車内巡回をしないわけにはいかない。かといって、車内巡回中に緊急の事態が発生したときは対応困難となり、列車や乗客の安全も脅かされる。事あるたびに列車の遅延も頻発することは必至であり、サービスの低下、運転士への負担増などその影響は計り知れない。絶対反対で闘おう。

② 区所別乗務区間変更

15年上野東京ライン開業時から、輸送障害時にスムーズに乗務員操配するためとして区所別の乗務区間が大きく偏ったものにされてきた。

10月ダイヤ改からはさらに深度化し、ついに水戸運輸区の運転士は常磐線友部駅以南は全面的に撤退、水戸運輸区の車掌は友部駅以南の乗務はもとより、定期の特急の乗務が皆無となる。土浦の車掌も定期の特急の乗務は土浦～上野間のみになるとしている。

こうした乗務区間の見直し
が本当に「効率的」なのかは
なはだ疑問である。技術保
持の観点から一度乗務しな
くなった線区を再度復活さ
せることは相当な困難が生じ
る。特に、水戸運輸区運転士
の持つ常磐線のノウハウをド
ブに捨てるような行為は到底
理解できない。

また、これにより生じる各
運輸区の労働条件の差がま
すます拡大することは目に
見えている。さらに運転士の
ライフサイクル(駅配転)の行き
先の位置づけもますます不明
確となる。

この「区所の役割の明確化」の
狙いは、実は乗務員労働者の分
断にある。区所ごとの問題を個
別化することで乗務員労働者
全体の団結を破壊し労働強化
することこそが目的なのだ。安
全に安心して働ける環境をつく
る、区所別乗務区間の変更に
反対しよう。

③ 水郡線ワンマン化拡大

10月ダイヤ改では、常陸大子～
郡山間で新たに2往復4本の
列車と、常陸大宮～水戸間の
列車1本を減車したうえでワン
マン化としている。さらに、
土休日はこれらに加えて常陸大
子～郡山間で3本の列車をワ
ンマン化するという。会社はこれ

今後の闘い

☆9月18日(月・祝)
さよなら原発さよなら戦争全国集会
東京・代々木公園 11:30開始

☆9月23日(土)
常磐線開通反対! いわき集会・デモ
いわき市・平中央公園 13時開始

☆10月21日(土)
運行再開反対! 富岡現地抗議行動

を「ダウンサイジング」の一環として位置づけ、収益の悪い線区・列車には徹底したコスト削減を行う考えだ。

しかし、その一方で原発事故で不運になっていた区間の復旧は採算度外視もはなほだし。

一部の金持ちにしか利用できないような特別列車に何十億も注ぎこむ金があるなら、水郡線のような地方ローカル線こそ安心して利用できるようにすべきではないか。運転士のワンマン運転による労働強化は、車掌乗務の際とは比べものにならない。

列車の安全運行の妨げにしかならないワンマン運転は、拡大など論外、直ちに全面的に止めろべきだ。ワンマン運転拡大は絶対に認められない。

(裏面に続く)

「避難解除」＝安全なのか 常磐線竜田～富岡再開

こうした今後を左右するよう
な重要な「改悪」事案を含んだ10
月ダイヤ改だが、9月に入っても具
体的な乗務員行路も提示され
ず検討する時間さえないに等し
い。さらに、ダイヤ改から1週間後
の10月21日には原発事故で不通
となっていた竜田～富岡間の運
転を再開するとして発表され
ている。

過日行われた富岡開通関係の
団体交渉では、除染したとはいえ
少なからず存在する放射線量に
対して乗務員の線量管理や放射
線からの防護策はどうするのか
追及すると、会社は「避難解除
となっている区間を走るのでは問
題ない」と何の策も講じないことを
明らかにした。車両メンテナンス
においても新幹線車両のフィルター
に高度の放射線量が検出されて
いる。高線量区間を走行するこ
とで床下機器に付着するホコリ

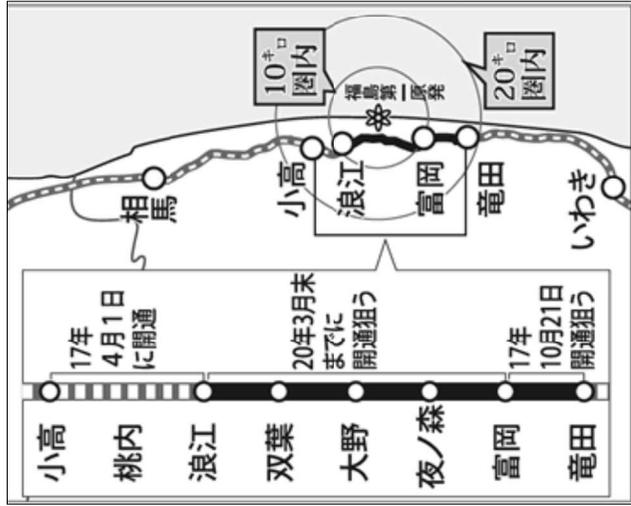
の放射性物質の分析と量を調査す
るよう求めたが、これも「避難解除
となっているので」と調査さえしな
いと回答した。

皆さん。ダイヤ改正にしろ、富岡
開通にしろ、こんなことで私たちの命
や列車の安全は本当に守られるのか？
今回、車掌の仲間が現場で1か月間
にも及ぶ検証活動を行い、改めて特
急車掌の1人乗務は無理だという
結果を出したことの意義はとても大
きい。

これまで、ダイヤ改のたびに発生する
労働強化、ワシマン化、外注化、ライ
フサイクルなど、現場労働者の反対
の声を無視して強行された事案は
すべて東労組が「必要な効率化には
協力する」として合意してきた結果
だ。今回もまた会社の言う「効率化」
の名のもとに為すすべもなく認めて
しまうのか。誰もが注目している。

労働組合は労働者のものだ。組織
温存や一部労組幹部の自己保身の
ためにあるわけではない。10月ダイヤ
改に伴う特急車掌1人乗務、ワシマ

ンの拡大、乗り入れ線
区問題などは、組合員
の命や生活を将来にわ
たつて決する絶対に譲
れない問題だ。理不尽
な会社の攻撃には今こ
そ絶対反対で闘おう。
動労水戸はストライキ
で闘う。職場のすぐでの
仲間は動労水戸と共に
闘おう。



E-mail doro_mito@yahoo.co.jp