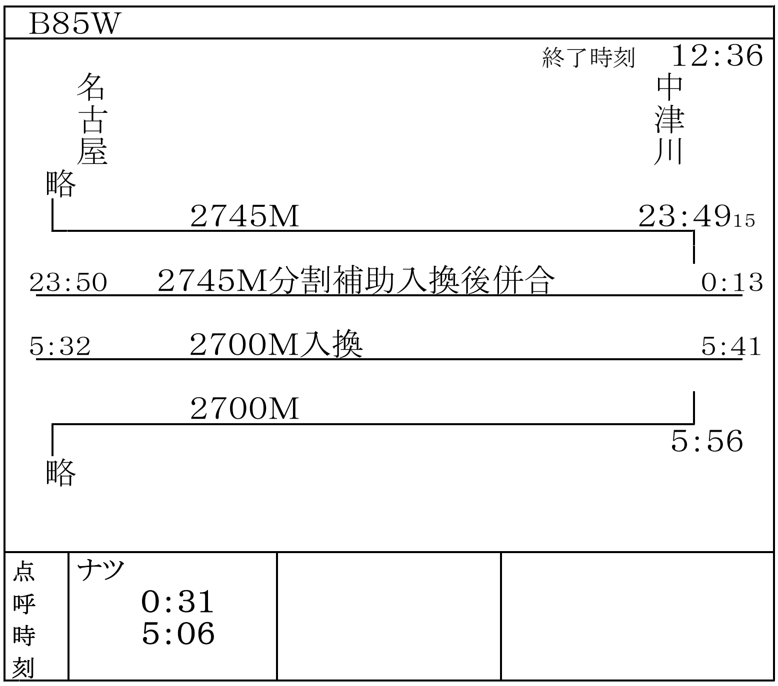
ＪＲ東海労なごや

2013年1月７日　Ｎｏ．９３２
ＪＲ東海労名古屋地方本部
発行者：　山　田　哲　也
編集者：　堀　部　　肇

JRの過労防止は十分か

２０１２年４月２９日、関越自動車道で高速バス居眠りにより大きな事故を起こしました。この事故の原因は居眠り運転とされています。背景には、国の規制緩和による過当競争、運転者の過労防止措置の不十分などもあると言われています。



3時間も寝れない！

一例を挙げれば、神領運輸区では、2012年３月のダイヤ改正から、寝れない、睡眠不足になる行路が増えました。特にダイヤ改正で検査係が廃止された中津川運輸区での泊行路がひどい状態です。なかでも８５Ｗ行路では、睡眠のための労働外時間が４時間２５分しかありません。風呂に３０分入り、朝準備のために３０分前に起床すれば、床に入り０分で寝たとしても３時間２５分しか睡眠が取れません。冬季における余熱で１０分の早起きで３時間１５分、また寒波がきたときはさらに２０分早起こしで２時間５５分しか睡眠が取れないことになります。これで朝４時に起きて１２時３６分の勤務終了まで乗務することになります。

決められたことを守れる職場環境を作れ！

この過酷な条件は、関越自動車道路の高速バスと変わらないのではないでしょうか。もし、この行路の明けで事故が起きたならば、この睡眠の実態を作ってきて、この状態を知っている会社の責任は免れないと言えます。会社はミスを起こすと私たちに「決められたことを守らないから起こしたのだ」と言います。決められたことを守れる職場環境を作るのは誰なんでしょうか。３時間も寝られない状態で乗務をせよ。これではあまりにも一方的すぎるのではないでしょうか。

１２月９日の寒波では３０分早起こしで予熱をしても、中津川を発車して瑞浪を過ぎても車内温度が５度しかなかったそうです。また、雪の対応では予測されていたとおりに、運転士のみの対応しかできないため遅れも発生しました。これでサービス業と言えるのでしょうか。まさに会社の信頼を失墜する行為です。私たちは会社が抜本的な対策を取ることを要求します。