

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とも言われています。

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分早起こして2時間55分しか睡眠が取れないこととなります。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。

B85W		終了時刻	12:36
名古屋			中津川
略			
	2745M		23:49 ¹⁵
23:50	2745M分割補助入換後併合		0:13
5:32	2700M入換		5:41
	2700M		
略			5:56
点呼時刻	ナツ		
	0:31		
	5:06		

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のでしょうか。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のでしょうか。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のでしょうか。

12月9日の寒波では30分早起こして予熱をしても、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、運転士のみで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。