



安全を脅かす乗務員の労働実態！ シリーズ3

居・食・住が満足に取れず 働き方改革に逆行する過労乗務

2019年3月16日ダイヤ改正以降、〇〇職場はこのように変わった!

〇〇職場の運転士の行路比較(1日平均)

| | 乗務キロ | 乗務時間 (労働時間A) | 乗務率 | 拘束時間 |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------|---------------|
| ダイヤ改正前 | 143.4 km | 6時間26分 | 65.4% | 9時間12分 |
| ダイヤ改正後 | 149.7 km | 6時間54分 | 70.2% | 9時間55分 |

**日勤行路の拘束時間の上限が11時間！
法程内を理由にギリギリまで乗務時間(労働時間A)の延長が図られる！**

過密なダイヤ設定の中で、安全第一に乗務しつつあらゆる事態に備えていることは緊張の連続であり、そのために乗務の合間では、緊張をほぐし、次の乗務に備えるための安心できる環境が必要です

ところが、安心して乗務できる環境とは大きくかけ離れた実態が...

一度乗務を開始したら、休憩室に戻る事ができるのは1回だけ。

ホーム事務室で次の乗務に備えるが、向かい合わせのソファの間隔が狭いので、お互いの膝がぶつかり合い交互に座らなければならない。

そして、3人目の乗務員が来ると座りきれないので立って待機する時がある。



乗務効率が上がったため、電車が遅延すると食事時間がなくなり、長時間乗務を継続しなければならない。

乗務員用のトイレが2月から故障したまま、修理がされない。

乗務員の労働は不規則で長時間拘束される勤務形態から限られた時間と制約された条件の中で居・食・住を取らなくてはなりません。4月から働き方改革関連法が施行され、働き過ぎを防ぐことで働く人の健康を守り、多様なワークライフバランスを実現することがめざされています。

ところが、3月16日のダイヤ改正以降、首都圏の大動脈の輸送を担う乗務員職場は驚くべき事態になっており、過労乗務が蔓延しているのが現実です。