



岩田 佳史 代議員
(博多運転区)

香椎線に乗務しているが、香椎線では将来の乗務員の減少を見据えてという名目で、昨年のダイヤ改正から営業運転での自動運転の実験が始まった。自動運転は常にブレーキSWに手を添えて前方を注視しなければならないからとても気を遣い、乗務が終わると普段よりも疲れる。また、香椎線では2月から、乗務員による車いすの介助の実験も始まった。これまでは、事前に連絡されていた方をサービスサポートの方が乗車から降車まで介助されていたが、今後は事前連絡なしに運転士が行う。列車の遅れやお客さまの動向に気を取られ、信号違反も発生したこともあるから気を付けなければならない。昨年3月から6両ワンマン運転が実施された筑肥線では、ホームドアの不具合が度々発生する。不具合が生じたドアは開放し「注意して運転するように」と言われるだけで対応が不十分である。運転区ではコロナ感染者が出たが、2時間同乗していたもう一人の運転士は「マスクをしていたから濃厚接触者には当たらない」とのこと。リスク管理としてどうなのか。

青年のひとりごと

健康診断の問診表に回答していると、「就寝前の2時間以内に夕食を取ることが3回以上ある」「睡眠で休養が十分取れている」といった勤務体系上実態に即していないものばかりで首を傾げずにはられません。もちろん、健康な体を維持するための条件として科学的に正しいのは分かるのですが、私たちのように泊まり勤務が基本である乗務員の場合、短い休憩時間に急いで食事を取り、特急列車に2時間近く乗務した後、乗泊で仮眠しなければならないといった行路はザラにあります。また、早朝出勤や深夜乗務による短い仮眠時間により、休養の適正などあったものではありません。確かに泊まり勤務においては、理論通りの生活を続けていくことが困難であるのは間違いないのですが、人道的な観点からも、出勤時間や仮眠時間、食事を取る時間帯をより人間の体に適したものに設定することで、理想の型に近づけることは出来ます。しかし、こうした健康診断を社員に義務付けている会社はというと、協力的であるどころか、人間の体内リズムを無視したような酷な行路を平気で振ってきます。しかも、その酷さは年々増していくばかりです。これは、大幅な人員削減によるしわ寄せであるのは間違いないのですが、ここで問題にすべきは、「社員の健康状態は全て個人の自己管理の問題であり会社に責任はない」ことを前提とした会社側の姿勢です。この場合、健康診断の意味合いとしては、機械が故障せずにまだ使えるかどうかを点検しているようなもので、実質、社員を合法的に使い潰すシステムの一環とも言えます。ところで、我が社のグループ企業である「うちのたまご」の広告にももの凄く良いことが書かれています。「健康なたまごは健康な親鳥から」「鶏にストレスをかけない飼育システムと衛生的な環境で、手間暇を惜しまず大切に育てた鶏から生まれたたまごです」。私たち人間も鶏と同じ「生き物」です。と言わなければならないのは、どう考えてもおかしい。これはもはや「危機的状況」と言うほかありません。

○当面する行動

- 2月16日(水) 12:00~/博多車掌区分会定期大会 地区本部事務所
- 2月22日(火) 13:00~/組織・交通合同対策会議 地区本部事務所