

2022年9月13日  
第136号



# 国労九州

〒812-0013 福岡市  
博多駅東3丁目9番3  
号ニッポンビル1003  
092-483-1515  
発 責 千々岩隆  
編 責 水流 彰



## 2022年9月23日ダイヤ改正は集約できない

今回のダイヤ改正は、ワンマン運転線区の拡大、長崎、熊本、鹿児島的車掌職場を廃止するなど151人の要員削減が行われる。「雇用の維持」を理由にボーナスを4期連続で削減しているのではなかったのか？春に行われたダイヤ見直しでも委託駅・無人駅を拡大するなど、268人の削減を行ったばかりであり、現場の状況を鑑みない施策に社員は振り回され、雇用不安に陥り、休みもろくに取れない異常事態が年度初から続いている。

春の博多駅ホーム要員廃止に際して、組合は安全面の問題を指摘したが、会社は「ホーム上でのお客さま対応が無くなり、モニターでのホーム監視に集中できるため、むしろより安全になる」と回答した。しかしホーム要員廃止からわずか2カ月あまりで旅客と列車が接触する事象が発生しており、会社の安全軽視の姿勢が旅客を危険にさらしていることは明らかである。

これまではワンマン運転線区の拡大時、最小停目に誤って停止、ドア「開」としても旅客の乗降口がホームにかかるよう停目を見直し、あるいはホームそのものを延伸するなど安全面の配慮があった。今回のダイヤ改正では停目の見直しやホーム延伸は無く、旅客が線路に落下する可能性がある。当然、運転士が責任を問われることになる。人間は誰もミス起こしてしまうため、これまではハード面で安全を確保してきたが、今回は反復喚呼で社員の負担を増やしている。負担が増せばミスも増える。なぜ社員にばかり負担を強いるのか？停目を誤った場合に警報が鳴動するよう新たに機器を設置するが、機器不良の場合にはどうするのか？現在もワンマン機器不良は日常的に発生しており、誤ってドア「開」し旅客が落下しても、事が起るのはモニターに映っていない最後部車両であり、運転士が気付く術はない。人命が危険にさらされる。

運転職場では新たな乗務線区が設定され、指導もつかないたった一度限りの泊行路が教育として設定されているだけで次はダイヤ改正本番である。覚えられるはずがなく、多くの乗務員が不安を抱いている。不慣れはヒューマンエラーの最たる原因である。

社員の将来不安を煽り、旅客を危険にさらし、乗務員の責任が増すだけの無理な合理化は当然受け入れることができない。国労は今後も安全問題を追及していく。

以上