

寒中見舞い申し上げます



暖冬とはいいいながらも、寒い日が続きます。元日早々能登半島を中心とする大地震が発生し、甚大な被害をもたらしました。お亡くなりになられた方々にはお悔み申し上げますとともに、被災された皆様にはお見舞い申し上げます。1/2には羽田空港での日航機と海保機の接触事故が発生。残念ながら海保機側に犠牲者は出ましたが、日航機側では乗客全員の命が守られました。死者を出さなかった日航機の乗務員から学ぶことはたくさんあるのではないのでしょうか？また、コロナも第10波を迎えたと報道があり、今後の生活への影響が懸念されます。

さて、社長訓示が掲示されており、皆さんも一読されたいと思えますが、気になる箇所が数カ所ありました。

安全マネジメントの改善とありますが、米原地区では検修社員の要員が削られ、乗務員による通電不良対策として、乗務員が早起きをし睡眠時間が削減されております。ただでさえ少ない睡眠時間がさらに削減。その分だけでもその日超勤になるかと思いきや、それは月間積算超勤となります(マイナスな行路ばかり乗っていれば相殺されます)。乗務員の睡眠時間は長年の懸案事項ですが、削減されており安全マネジメントは低下しないのでしょうか？眠気はガッツと根性では乗り越えられません！

人・まち・社会とのつながりとありますが、上記にも記したように、通電不良対策が施行されていますが、乗務員区所の指導は、通電不良が発生した場合は、活線下を絶縁棒で叩けと指導されており、起動はしてはいけないと指導されております。一方、検修側は、通電不良が発生した場合、乗務員から指令を介し、起動の許可をもらい起動し、それにより通電不良対策をせよとなっておりますが、1/23現在でも乗務員区所と検修側での意思の疎通はされておられません。検修側は、労災のリスクがあるのでこんな提案をされていますが、放置されたままです。本来ならば、12/15の通電不良対策前に決めておかないといけない事案ではありませんか？もう対策が施行されてから1ヶ月以上がすぎます。人・まち・社会とのつ

ながりも大切ですが、他系統とのつながりも大切にしてもらいたいものです。労災リスクもあるのですから。

地域に合わせた利用しやすい持続可能な公共交通とありますが、地域の一部の声として、こんなダイヤでは列車に乗るなど言ってるようなものだ！との声がある一方で、JR九州管内や各地の第三セクターでは観光列車を走らせ地域を盛り上げようともしています。鉄道ファンからは、廃線の議論をする前に芸備線でも観光列車を走らせてみてはどうなんだろう？との声もありますので、ここで提案しておきます。

価値創造の源泉は人材とありますが、今年の台風7号襲来の際、社員の安全確保のためと謳い、特例として乗務員の年休又は特休を使用することを条件に行路途中に帰宅させる措置を行いました。また出勤時刻も変更されました(この取扱いは労基法上できません。後日詳報します)。おかげで、年休及び特休は減りました(来月の勤務で特公が9個以下の方は就業規則違反となりますので注意して下さい。本人が認めれば可能です)。しかし、この取扱いをされたのは乗務員だけ。駅・保線・電気・検修と様々な社員が働きますが、その方々の安全確保はどこにいったのでしょうか？家が心配で良かったとの声もありますが、賃金削りたかただけ？との声は大多数…。

3月に行われるダイヤ改正では、大幅な人員削減、準備時間の見直しによる合理化及び労働強化が提案されています。以前は低賃金により離職者は発生しましたが、次は合理化・労働強化による離職者が懸念されます。最重要課題は鉄道の安全というならば、余裕ある要員を確保し、拘束時間・労働時間の緩和、睡眠時間の確保等、余裕を持って仕事を出来る環境を作ってもらいたいものです。予想を上回る期末手当を出してくれたJR西日本です。社員を大切にすることは簡単にはずです。

最後になりましたが、寒い日が続きます。米原列車区をはじめJRで働く全ての皆様、くれぐれもご自愛下さいますようお願い申し上げます。