

国
劳
西
日
本

NO. 号外

国劳西日本HP



日本西劳国

檢査



TUNAG

TUNAGを利用中
組合員の皆さん登録しよう

社長会見でも説明

テレビでも大きく報道

予定されていた約6時間の休養時間が約1時間に1?

7月22日、JR西日本は社長会見で6月に発生した駅誤通過事象について、乗務前に予定されていた約6時間の休養時間が、ダイヤ乱れの影響により約1時間しか確保できなかった運転士を乗務させていたことを認め明らかにしました。

私たちは会社に対して問題があると指摘し、No.410号でも触れていました。

この問題は全国ネットの情報番組でも取り上げられ、多くの国民に衝撃を与えました。

鉄道の安全は、運転士一人ひとりの責



任感や努力だけで守られるものではない。まして。会社が安全に業務できる勤務環境を整え、十分な休養を確保することが大前提であります。

今回のケースでは運転士本人も「眠気はあった」と説明しています。それでも列車を運転しなければ

国劳の主張

- 睡眠時間を削る勤務は直ちに直すべき。
- 疲労管理を会社任せ・自己責任にしてはならない。
- 「眠れなかった」ではなく「眠れる勤務」を会社が保障することが必要。
- 安全を守るためには、要員確保と適正な勤務制度の改善が不可欠。

数多くの様々な主張がありますが、安全最優先を求めて労働協約改正交渉でも声をあげていきます！

ばならなかったとい
う事実は、疲労管理
や勤務制度に重大な
課題があることをあ
らわしています。

睡眠不足は注意力
や判断力を低下させ
ることが広く知られ
ており「安全最優先」
を掲げる鉄道会社と

して看過できる問題ではありません。

改善させよう！

現場では、輸送障害や異常時対応によって勤務が延長されることも少なくありません。そのしわ寄せが休養時間を奪い、安全運行の土台を揺るがすのであれば、抜本的な勤務制度の見直しが必要です。

事故が起きてから対策を講じるのでは

なく、起こる前に起こらないように対策を講じなくてはなりません。

会社は現場で働く労働者が安心して乗務ができる勤務環境を整え、疲労を蓄積させない勤務制度を確立することこそが、安全最優先への最大の使命ではないでしょうか。

私たちは国交省要請でも訴えてまいります！