

JR西日本睡眠休憩1時間で乗務しオーバーラン

台風でダイヤ乱れ JR社長「今後は運休判断も」



7月22日の定例記者会見で、JR西日本社長が6月の神戸線でのオーバーランについて説明しました。

睡眠不足のまま乗務

当該の運転士は6月26日11時55分に乗務を開始し、本来は23時40分ごろに乗務を終えて睡眠のための休憩を約6時間とる予定でした。ところが、この日は台風でダイヤが大きく乱れ、乗務が27日午前4時すぎまで続いた結果、休憩は約1時間しか取れなくなりました。

会社は休憩後、27日朝の点呼で運転士の睡眠が不足していることは把握していたものの、本人が「問題ない」と報告したことで乗務させたとしています。その結果、7時過ぎに停車駅を通過し、約250分先で停車しました。

た。運転士は「眠気はあったが寝てはいない」「一時的に意識レベルが低下し、ブレーキが遅れた」と話しています。

JR西日本の社長は、「労働基準法や内規に照らして問題ない」「問題のない判断だった」「睡眠時間の不足との因果関係は分からない」などと会社の責任をごまかそうとする一方、「運転士の睡眠不足が多数に及ぶ場合、運休することは今後ありえる」としました。

乗務員への労働強化の結果

今回は、オーバーランという形で人がなども出ませんでした。しかし、乗務員の仮眠時間確保が安全上重大な問題であることが改めて示されています。

台風などでのダイヤ乱れのとくに、乗務員の交代要員が準備されないというのはJR東日本でも起こっている問題です。

この問題の核心は、JRが行路を「制度上の限界」まで過密化、長時間化し、乗務員への労働強化を徹底的に進めたことです。そして、要員を徹底的に削り込んだ結果です。通常時に「限界ギリギリ」なら、災害時などに矛盾が出るのは当然です。それにも関わらず、業務融合化などの攻撃を進めるJR東を許すことは出来ません。

鉄道の安全、仲間と乗客の命を守るために必要なのは、会社の攻撃と闘う職場の団結と労働組合の存在です。