

## ドサクサに紛れ 何でもあり!?

8月16日、台風7号の関東接近に伴い、会社は、予め東海道新幹線の運行を東京～名古屋間の運休をプレス発表しました。

これは、この間、無責任に台風や豪雨の際に列車を強行運行させ、駅間で長時間運行ストップし、お客様に多大なご迷惑をお掛けした反省・教訓のうえに下した判断であり、その判断は評価できます。しかし、これまで再三、災害等の発生に伴い、私たちの組合からの助言や申し入れを頑なに聞き入れず、唯我独尊的に運行を進めてきた経緯がありました。

### 乗務員の業務は、予め定められている乗務労働です

当日、東京～名古屋間運休に伴い、名古屋～新大阪間、1時間2本の列車を運行させることを前もって計画していました。

新大阪から名古屋まで上り列車を乗務員クルー3名（運転士、車掌長、後部車掌）で担当し、名古屋で下り列車のクルーと乗り継ぎ、上り列車担当クルーは降車して、次の列車の担当に備えるというのが乗務員としての通常の業務です。

しかし、今回、上り列車担当してきたクルーと下り列車を担当するクルーが、名古屋駅～名古屋駅電留線を入換運転で入り、クルー6人で何と、座席の回転やあらゴミを拾うという、乗務労働以外の業務を予め、計画していました。

本来、名古屋では CMC（セントラルメンテナンスカンパニー）が清掃・整備を担当していました。また、これまで急遽発生したアクシデント等では、関西支社の課員や、管理者、待機中の予備者等が座席の回転やあらゴミ拾いを担当していました。

ところが、今回は、急遽ではない、予め計画されていた作業にも関わらず、超法規的に乗務員に担当をかぶせてきました。

現場管理者に聞くと、「上が決めてきた」「CMCの人が足りない」「レアなケースだ」と、これぞ、ドサクサに紛れ、なし崩し的に、どこにも謳っていない業務を平然とかぶせてきました。しかも、本来、朝のホーム留置列車担当の際における、トイレや洗面所といった点検には、付加時間として別に時間も付けられていました。

また、座席回転作業で労災発生し、次の乗務ができなくなる可能性もあります。

今回、乗務員に他の業務をさせたことで、既成事実化され、いつでもどこでも「業務指示」一つで、何でもありの布石とされかねません！

### 乗務員の皆さん！

本来の乗務労働とは、どういうものか？（乗務員勤務制度資料）等参考に、もう一度見つめ直す必要がありますね！！