



千葉労働動員

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

92.1.21 No. 3526

車掌より 運転士の乗務キロが上回る

徹底弾劾



一月十六日、千葉支社から提案された「三月ダイヤ改正」の労働条件について、特に動力車乗務員の労働条件は、JR東労組革マルの裏切妥結によって導入された新動乗勤によって、動力車乗務員（運転士）と列車乗務員（車掌）の勤務が同一にされた。

例 館山運転区の場合

館山運転区の運転士の一日平均の乗務キロは、二〇八、六キロに對し、

習志野運輸区の車掌の一日平均の乗務キロは一八二、一キロであり、同種の列車を担当している千葉車掌区は、二〇三、七キロとなっている。

運転士の業務内容は、強度な緊張が常時強いられているにも関わらず車掌よりも運転士の労働がキツくなるような勤務をみとめるならば今後運転士などやる者がいなくなってしまう。

準備時間は、 分刻みで設定

また、新勤務の導入により準備時間については、大幅に削減され一分単位で設定されている。乗務の途中における行き先地の労働時間の設定について、

津田沼駅の設定時分（上り）

列車到着後四分（現行一五分）
列車乗務前四分（現行二〇分）

千葉駅の設定時分（下り）

列車到着後六分（現行一五分）
列車乗務前六分（現行二〇分）

となっており、現在は、着後十五分、発前二〇分であり、その他の時間についても六〇分までは、待ち合わせ時間として労働時間として繰り入れていた。しかし、今回の提案では、途中での時間は、津田沼駅では八分、千葉駅十二分しか労働時間としていないのである。

さらに、習志野運輸区の乗務員が自区泊りで朝津田沼駅から乗務する場合は、起きてから点呼をやり津田沼駅ホームまで歩いて行き乗務するまでの時間が十八分であればとなっていることなどは顔を洗うことやお茶を呑むことも認めないというやりかたである。

準備時間は、各区とも前述のように乗務前、乗務の途中における行先地の時間、乗務後の時間が大幅に削減されていることである。

これでは、余裕をもって乗務することはできなくなるばかりか、安全を無視した勤務制度と言わなければならぬ。

準備時間の比較（館山運転区の館山駅の場合）

	乗務前 (乗継ぎ)	折返し時間(途中) 着後 発前	乗務後 (乗継ぎ)
現行	30	15 20	25
改正	23	8 7	18

(さらに乗務の途中における待合せ時間が0となる)

全員の解雇撤回！原職奪還へ！

第一波・第二波スト

公労法解雇公判闘争勝利！

一・三〇動労千葉総決起集会
日時 一月二〇日(木)一三時
場所 千葉県自治会館

全力で結集しよう！