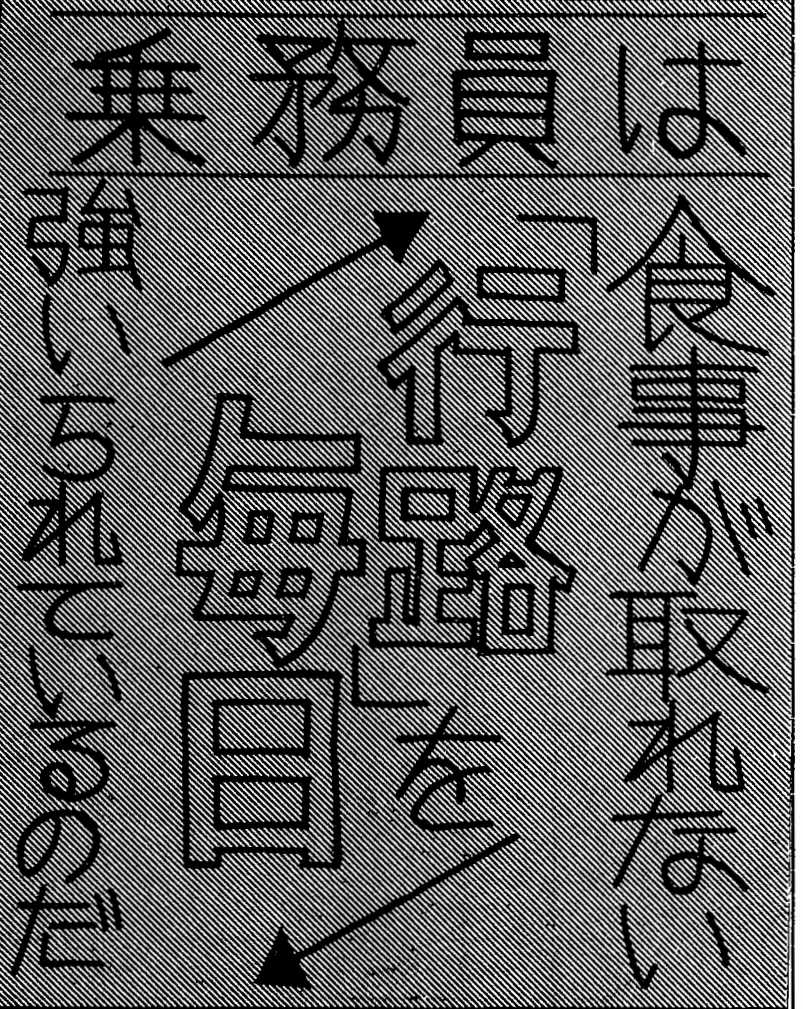




千葉動力車

津田沼 木更津 申25号 交渉7/28



「勤労千葉申第二五号」による、「九二・三ダイ改」以降の問題点について、支部代表者の参加した団体交渉を、七月一六日に引き続き七月二八日に行った。

今回の団交は、木更津支部及び津田沼支部から出されている改善要求について行った。

《木更津支部関係》

※上総亀山駅の入換作業は、前頭誘導によって行うこと。

(会社) 現行のやり方で問題ないと考えている。

(組合) 車掌によるポイント担当と誘導担当の二人で入換作業を行っていたが、現在一人で入換を行っているため、ポイント付近で合図を行うので、濃霧などの時は合図が確認できない。

(会社) 今回のダイ改から行った問題ではない。

(組合) 区の内規では、現在も前頭誘導で行うことが決められている。これに違反しているがどう考えるのか?

(会社) 内規のことは知らない。

(会社) 内規のことは知らない。

同じ勤務制度で 食事が取れないのか?

車掌は確保されて 運転士は取れないのか?

※九四三D、九四九D列車について、客扱いで遅れるので改善すること。

(会社) 九四九Dについては、次期ダイヤ改正で改善に向けて検討する。

また、九四三Dの上総亀山駅折返し時間についても検討する。

※B一六二、一六六について、一継続乗務時間が限度近くになっており改善すること。

(会社) 就業規則にもとづいて作成しているところである。

中野区は行先地の 時間がありませんか?

※緩行の運転時分については、客扱いの実態に合う運転時分とすべきである。

(組合) B一六六は、構内担当の出区となっているが、便乗で行って制動試験を行うので、出区担当と同じである。

また、一六時三二分出勤から二一時一七分到着。その後、入区してからでない食事が取れない。食事時間がなくとも良いと考えているのか?

(会社) 最大限努力している。

(組合) 同じ線区を担当している車掌は、食事時間が確保されている。なぜ運転士は同じ勤務制度でできないのか?

(会社) ……

(会社) 平成三年一二月のダイ改で、設定時分の見直しを実施したところであり、適正と考えている。

(組合) 実態に合わない区間があり検討すべきである。

(会社) 調査する。

(組合) 食事時間が着発三〇分のダイヤがある。準備時間を除いたら、食事が取れる時間ではない。

(会社) 最大限努力している。

(組合) 同じ線区を担当している中野は、行先地の時間が多く取ってある。なぜ違うのか?

(会社) 「行路」の組み方であって、時間のあると、ない場合が発生する。

(組合) 地区指導センターによる訓練を、四日間で全員参加させるような設定は問題があり、期間を延長して行うべきだ。

(会社) 今後検討する。

(組合) A T S - P 型による45K/Hパターンの設定について、二〇一系と二〇五系の50K/Hに引き上げていると聞くが、根拠は何か?

(会社) 調査する。

人間らしく働ける 時間を確保しろ!

以上が主な経過であり、効率化だけを追求する会社のやり方が問題であること。

特に、動力車乗務員は、変則勤務が常に強いられているのに、食事・睡眠時間が確保されていないことが最大の問題である。

食事時間や睡眠時間のない「行路」は、「次期改正」まで毎日強いられていることを、会社は認識すべきである。

「人間尊重企業」を標榜するのであれば、人間らしい時間の確保はされなければならない!