



# 月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)  
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番  
(公) 043 (222) 7207 番

93.5.20 No.3795

五月十五日、千葉転支部との意見交換会が行なわれた。議論のなかでは、勤務の不当な取り扱い、無理な列車設定の実態など多くの意見が出された。



ただでさえ乗務が長くなっているのに、乗務の前に

超勤で「安全ミーティング」ということを始めたが、期日や参加者が一方的に指定され、用事があっても冠婚葬祭以外は変更を認めないというやり方が行なわれている。業務としての緊急性がある訳でもないし、普段団交のなかで支社が言っていることにも反した不当な取り扱いが行われている。

ただでさえ乗務が長くなっているのだから、乗務の前には指定するようないやうなやり方をやめてほしい。ひどい例だが、泊り勤務前に訓練が指定され、明けで「安全ミーティング」が指定されるなどということが実際にあった。乗務が主なのか訓練や「安全ミーティング」が主なのかかわからないようなやり方だ。当局に言くと、「訓練と安全ミーティングは管轄が別だから」と言っていて開き直っている。

## 何が！ 風通しのいい職場だ。

提案された七月のダイヤだと、十時前に終わる明けが一本しかないから、訓練が殆ど勤務前に指定される可能性がある。実態にあった訓練時間の設定をしてほしい。

「競技会」を理由に本人にひとことも断わりなく勝手に交番変更が行われる。例えば勤務指定前とはいえ、これでは交番順序が組まれている意味がなくなってしまう。何が風通しのいい職場だ。

休日数が、非現業の方が多いいというのは、どう考えてもおかしい。実際に列車を動かしているのは俺たちだ。

● 年休の翌日に朝四時台出勤の勤務が指定されたりする。非常識もはなはだしい。

● 駅員がいなくなったため、折り返し駅で忘れ物が運転士の所にもってこられる。しかし時間のないときなどどうしようもない。また、乗客から渡された財布を駅に届けたところ、後になって「金が足りなかった」と言われるなどトラブルも起きている。また、乗客の問い合わせなども全て運転士に集中しており、負担ばかりが増えている。

● 市川駅は、駅員がホームに出なくなると以降、停車位置をITVに合わせるようになった。六面の停目だとATSが鳴らない。千葉駅六番も同じだ。地上子を手前にもってきてほしい。

## 列車を動かさないと、俺たちは

● 空港―成田間上りは、常に遅れる。運転時分を見なおしてほしい。

● ローカルの朝ラッシュ時間帯の運転時分の設定に無理がある。内房線の本更津―千葉外房線では大網―千葉、総武本線では佐倉―千葉間は、現在の運転時分では無理だ。例えば、B一三一明け・六三八Fの大網―土気間は三分三〇秒では入らない。また、B六四明けも、木更津―千葉間四両運転だが、運転時分にも編成両数にも無理がある。

## おんぼの許せぬえーやむ

● B一三三・二二三九Mは、幕張電車区二五分出区、二八分発車の設定だが、その前に二五分発の列車があり、二八分発車が遅れる。明らかに設定ミスだ。

● B一三三・二二三九Mは、大網から先、客扱い時間が十五秒になってしまう。夜の多客時であり、十五秒客扱い時分では無理がある。

## 労働時間Aは4分??

五月十四日、「七・二ダイヤ改」のBダイヤ・交番表等具体的な労働条件が提案された。ところが、見てみると、「労働時間Aが一時間二六分・Bが一時間三九分」という行路があったり、労働時間A・Bが共に四分という行路があったり、果ては、

● 別にミスをあげつらうわけではないが、現場に対しては些細なことも徹底した厳重処分を望む者がこの有様なのだ。しかもこれは、今回のだけのことではない。前回のダイヤ改時も、提案された出勤時間がミスだらけだったのである。これは、業務の遂行能力が根幹のところまで崩れてしまっていることの象徴に他ならない。

