



千葉労働運動

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

93.7.1 No.3820

6/25 勝浦運転区・銚子運転区について団交(申33号)

在宅 休養

「1時間程度の不足は 「ほぼ」の範囲内」!?

勝浦の要求

- 勝浦運転区について、次の点を改善すること。
- (1) 次の行路について、食事時間のとれる内容に改善すること。
B54、55、56、57、58、61、62、64、67、70、72
 - (2) 次の行路について、睡眠時間の拡大を図ること。
B66、67、70、72、73
 - (3) B51、52、53、55について、早出の大型行路を解消すること
 - (4) B70、72について、明けの行路を緩和すること。
 - (5) B69 296M担当とB70 298M担当について、スジの差し替えを行うこと。
 - (6) 交番順序を次のとおり変更すること。
・ B64とB67を差し替えること。
・ <B71・--・61・54>を<B61・54・71・-->に変更すること。
 - (7) 併合作業担当行路については、運転保安確保の観点から、一組・二組に各一行路づつとすること。
 - (8) 東京方面担当行路については、運転保安確保の観点から、二組(月二回担当)に、夜間の担当を行わせるよう改善すること。
 - (9) B64について、1294M千葉到着後、便291Mまでの間余裕がなく、網渡り的な作業となるため、改善すること。
 - (10) B61 3058M~3063Mについて、長時間の持ちきり行路を解消すること。
 - (11) 千葉駅5・6番ホーム詰所のエアコンを修理されたい。
 - (12) 千葉運転区泊りの行路について、休養確保のために一人部屋とすること。

例えば勝浦運転区のB六一行路は、十時三〇分の出勤で昼食をとる時間が全くない。当局は、これに対して何と答えたかというところ、「この行路は出勤前に昼

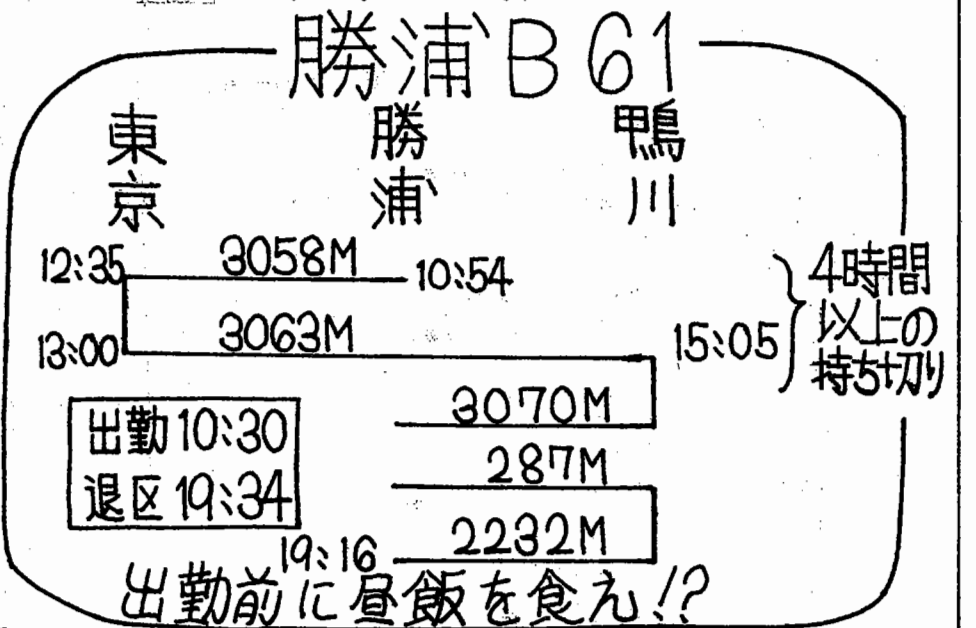
食を食べてもらう」というのだ。十時三〇分出勤と言えば、朝九時台に昼飯を食え」ということだ。このような非常識な回答に抗議すると、「確かに世の中の

昼食は朝食を食え!?

六月二十五日、七月ダイ改に関する三回目の団交が行われた。この日の交渉では、勝浦運転区と銚子運転区に関する要求の議論が行われた。しかし、当局の回答は、「一度提案したものは何があっても変えない」という不誠実な対応に終始した。実際

に前日の交渉では、ついで口が滑って、「今回のダイ改については全ての作業が走ってしまっているから、検討は次回ダイ改においてということになる」と本音を喋ってしまった、あわてて撤回・訂正するという一幕まであったのである。

「全この作業が走ってしまっている」と団交無視



常識的にはちよつと早い乗務員の特殊性からして仕方がないと称して涼しい顔をしているのである。

また、B六九、七〇行路は、乗り出しの勝浦―千葉のスジを差し替えれば両行路とも千葉駅で夕食時間が確保できるにも係わらず、それすら一切聞く耳を持たないのだ。「こんなことすらどうして改善しないのか」との質問に対する苦し紛れの回答は、「早く出勤した方が早く終わるといのが支社の基本スタンス」だというのだ。しかし他の行路を見れば早く出勤しても勤務の終了が遅いことなど数多くある。結局、明らか

14(2)	15(3)	16(4)	17(5)	18(6)	19(7)	20(8)	21(9)	22(10)	23(11)	24(12)	1	
(A)	296M	千葉	298M	千葉	292M	千葉	2230M	千葉	2299M	千葉	2245M	千葉
(B)	58	298M	千葉	292M	千葉	2230M	千葉	2230M	千葉	2245M	千葉	2245M

このスジを差し替えれば両行路ともに夕食がとれるのに!
反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!

一度提案したものを組合に言われて変更するようなことは絶対にしない、ということなのだ。さらに、千葉駅到着後併合作業を行い、ハンドルを返納して蘇我駅までの便乗列車に乗るま

での時間が十二分しかないような行路設定、四時間以上持ちきりも行路設定等、運転士を人間とも思わない行路設定についてわれわれは断じて認めることができない。

食事は電車の中で食える

銚子運転区については、当局が「食事時間」として説明した箇所が多くが運用入出区の動力監視となつている。「電車の中で弁当を食べ」「運転席で食べるのはまずいから客席で食べ」というのだ。まさに運転士を人

間扱いしないのだ。「食事時間を確保するのが目的。また会社の持ち出しになつても社員食堂を整備する」とした動乗勤改善時の本社説明とは一八〇度逆のことが行われているのである。

在宅休養時間の 一時間不足は「ほぼ」の内?

また、B十九、B四行路への渡り時間は、勤務制度に定められた在宅休養時間（一勤務終了後は、その労働時間Aにほぼ等しい時間）を五四分も割込んで

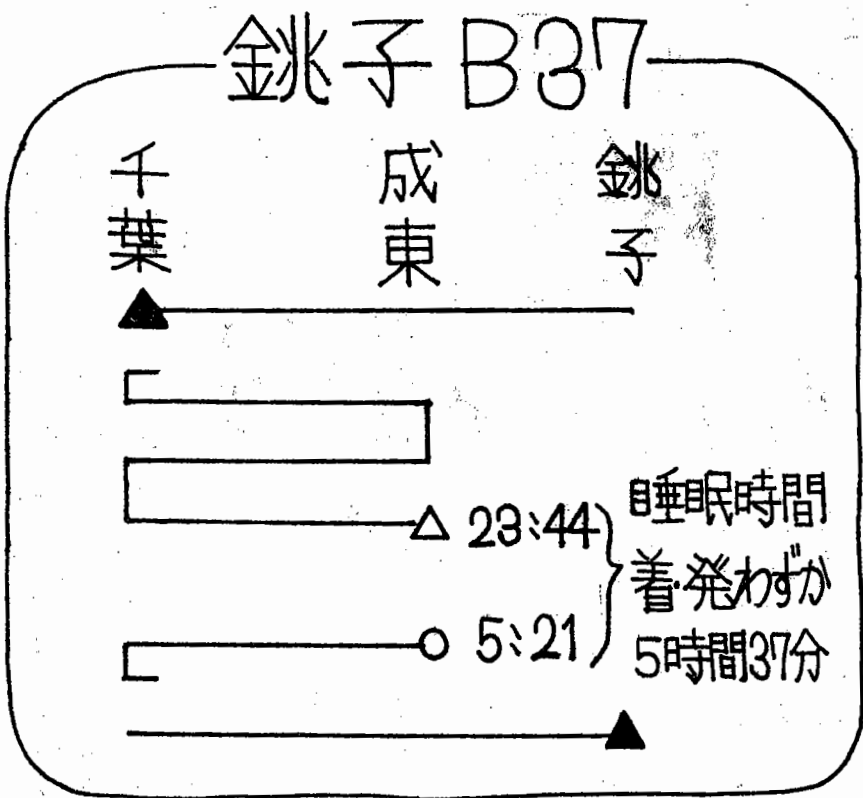
いる。これに対しても当局は、「一時間程度は『ほぼ』の範囲内である」と開き直るのだ。しかも、B十九行路は、拘束十時間一分、労働時間九時間八分の大行路だ。当局自身「議事録確認」のなかで、在宅休養時間を短縮できる場合の条件について「当該行路と次行路の内容、規模が比較的軽易な場合」に限

定しているにも係わらずそれぞれ

ら無視しているのだ。これについて質すと、当局は何と「その程度（拘束十時間、労働時間九時間）ならまあ普通でしょう」と答える始末である。さらに睡眠時間についても、「着発六時間」の定めすら割込んでいる行路が作成されている。準備時間等を除けばB三四行路が四時間三六分、B三七行路が四時間三四分である。これでは実質三時間半程度しか睡眠時間がとれないことになる。当局はこれも「仕方ない」の一言ですましてしまうのだ。

B 19	21:11 退区	→	B 4	5:25 出勤
	労働時間 9:08			労働時間 7:37
	拘束時間 10:01			拘束時間 8:20

在宅休養時間が、54分も足りない



銚子からの要求事項

- 銚子運転区について、次の点を改善すること。
- 次の行路について、食事時間のとれる内容に改善すること。
B3、4、5、6、7、8、11、12、13、18、19、20、25、26、29、30、32、33、34、36、37（土曜）、38
 - 次のとおりスジの組み替えを行うこと。
・ B15 369M 出区～1009M 担当に。
・ B20 360M 入区～367M 担当に。
・ B12（青出区）～369M 担当に。
 - 次の行路について、睡眠時間の拡大を図ること。
B32、34、37
 - B18～B3、B19～B4について、十分な在宅休養時間を確保するよう改善すること。
 - B1、2、3、について、早出の大型行路を解消すること。
 - 次の大型・長拘束行路を解消すること。
B5、8、9、10、16、18、19、23
 - 次の箇所について、折り返し時間を拡大すること。
・ B2 1337M～1342M（成東）
・ B9 1347M～1352M（成東）
・ B31 1386M～481M（千葉）
・ B35 1389M～2321M（成田）
 - 次の箇所について、長時間の持ちきり行路を解消すること。
・ B6 1032M～1005M
・ B19 1459M～383M
 - B38 2226Fについては、成田駅1番線11両目付近でATS-P動作により、常用ブレーキが動作してしまうため、10km/H以下で進入するので大幅に遅延する。従って、空港駅～成田駅間の運転時分を延ばすこと。
 - 千葉運転区泊りの行路について、休養確保のため一人部屋とすること。