



日刊 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
043(222)3821
93.7.2 No. 3821



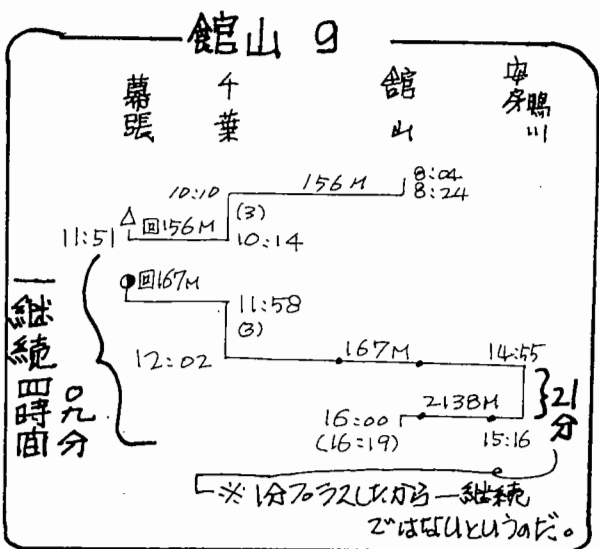
食のとりよちもない夕やを組んでおきながら

飯は5分だ

六月二十九日、七月ダイヤ改をめぐり四回目の団交が開催された。この日の団交では、館山運転区と千葉運転区に関する議論が行われた。

館山

行き先地の時間を一分プラスし、一継続乗務の限度を超える!



館山運転区の場合、一継続乗務時間の制限ギリギリの行路が組まれているものが数多くある。典型的な例がB九：一〇行路だ。B九の場合、回一六七Mから二一三八Mまで四時間九分で、実際は一継続の限度として定められている四時間を超えている。

ところが、安房鴨川で行先地の時間をわずか一分プラスして、形の上だけは一継続でなくしてしまっている。B一〇も全く同じで、一一六九Mから一八七Mまで四時間七分。これも千葉でプラス一分し、一継続ではない、と言うのだ。「行先地でプラス

一分あるから一継続ではない、はこれに対し、「館山―千葉とだから四時間を超えてもかまわない」などという論理は、運転する側の疲労度や生理的な限界にとつては全く意味のない形式論にすぎない。要するに効率化だけを考えて限度ギリギリで組まれているということだ。当局

はこれに対し、「館山―千葉という一定の距離がある運転線区であるから仕方ない」と言うのだ。むしろ「館山は他と違って行つて帰って、というきれいな行路が組める」から好ましいとまで言うのである。

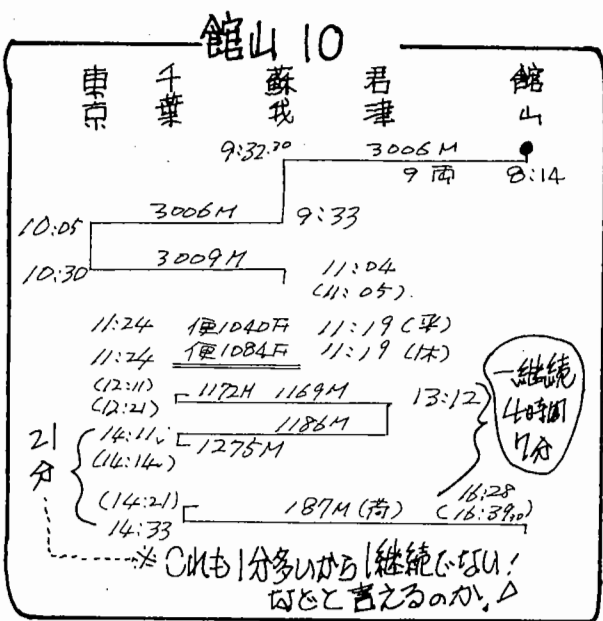
「働き易さの追求」?

当局の「大ウソつき」

JR東日本は、今日、七月二日、「七月ダイヤ改」を強行してきた。今次ダイヤ改は、①「地方切り捨て」の性格を強く持ち、②勤労千葉敵視の意図的業務分担が行なわれている。さらに、勤乗改悪以降初めて列車設定が大きく変わる中、申三三号交渉でも報告した通り、「在宅休養時間や食事時間を確保するのが勤務改正の趣旨」とした勤乗改悪時の主張が全くのベテンであり、拘束時間は延び食事もとれないなど、「働き易さの追求」

七月ダイヤ改悪弾劾

などとは無縁であったことが明らかとなっている。われわれは、この七月ダイヤ改闘争の一切を、大きな勝負所となる今秋ダイヤ改闘争に結実させる壮大な闘いを準備し、「時短」「効率化・労働強化の道」を断ち、高齢者対策、そして強制配転者の原職奪還の実現を勝ちとらなければならない! いよいよ東日本において、「JR体制」の時流を逆転させる、本格的反転攻勢が開始される。



食事をとるための便乗時間の変更を認めず。

しかも、B三や五、十四行路のように、食事時間帯に千葉駅から蘇我駅に便乗する場合、便乗時間を遅らせ千葉駅で時間をとれば、食事がとれるものすら、「乗り出し前に時間をとるのを基本とした」と称してわざわざ

館山の要求

食事時間を潰してしまっている。そして、食事をとるための便乗時間の若干の変更すら一切認め

ようとしないのだ。これも効率化だけを考えているからだ。

館山運転区について、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。
B4 (土休)、8、12、19、20、25、26
- (2) B3について、食事時間確保のために、蘇我駅への便乗時間(便135M)を遅くすること。
また、B14についても、食事時間確保のため、蘇我駅への便乗(便1638M)を遅くすること。
- (3) B25仕業について、睡眠時間の拡大を図ること。
- (4) 次の行路について、充分な在宅休養時間を確保するよう、改善すること。
・ B23~B8
・ B22~B10
・ B16~B2
- (5) 次の箇所の折り返し及び乗り継ぎ時間について、余裕をもって作業ができる時間を確保すること。
・ B1 1239M~190M
・ B10 1186M~187M
- (6) 次の長時間持ちきり行路を解消すること。
・ B 2 145M
・ B 4 (土休) 153M~6124M
・ B 9 167M~2138M
・ B10 1169M~187M
・ B17 2149M
・ B21 197M~2158M
・ B22 2139M~728M
- (7) 二組の上段、下段について、乗務キロのバランスのとれた交番順序となるよう改善すること。
- (8) 初めて快速列車担当を行うことに踏まえ、車両(グリーン車)、給電区分の訓練を実施すること。
- (9) 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。
- (10) 千葉駅3・4番ホーム詰所のエアコンを修理されたい。

千葉転

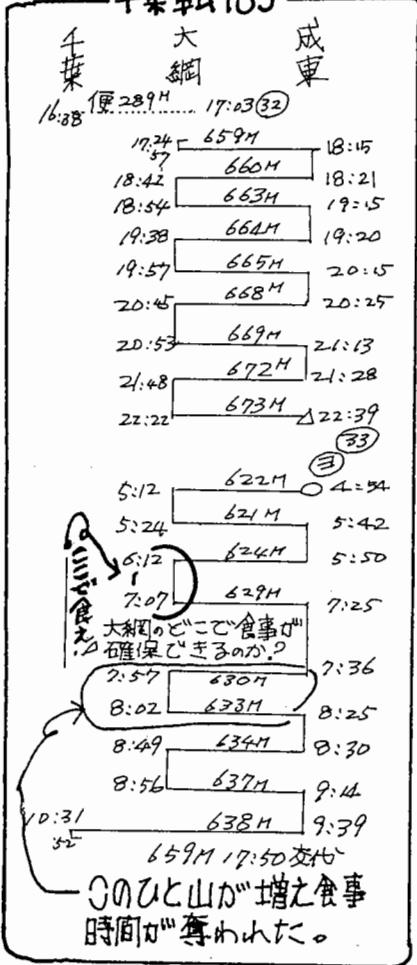
ひと山増やさず
食事時間が
全く奪われぬ

千葉転の行路も、効率化だけを追い求めたものとなっている。千葉転はこれまで、朝四時、五時台出勤の早出行路が多く、当局自身交番順序を組むこともできない勤務形態であった。当局は「改善した」などと称してい

るが、何のことはない、早いスジを明けの部分にすげ替えただけのことだ。だから、明けの時間の多くが11時~12時になってしまっている。
B一六五行路など、運転士の労働条件を無視した労働強化の

典型的行路である。これまで朝食時間だった所に成東-大網ひと山(六三〇M~六三七M)を増やしてしまったのだ。その結果食事をとることもできない行路にしてしまっているのである。団交のなかで当局は、「六二四

千葉転165

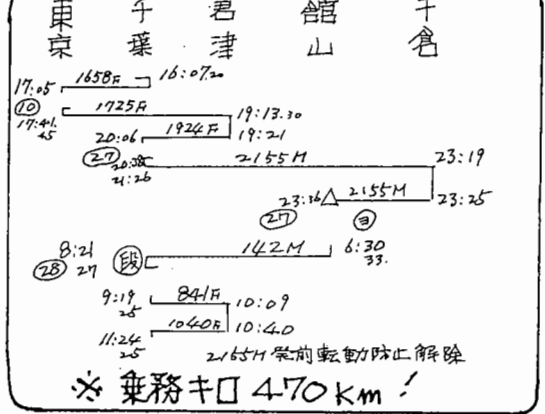


千葉転の要求

千葉運転区について、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。
B60、101、148、165、253
- (2) 次の行路について、睡眠時間の拡大を図ること。
B58、165、166
- (3) B106について、大型行路を解消すること。
- (4) B165について、明けの行路を緩和すること。
- (5) B147 676Fへの便乗について、トイレや弁当購入時間を確保するため、段下げとすること。
- (6) B58 2121M~2136Mと、B64 1551M~1750Mを差し替えること。
- (7) 勤務の取り扱いについて、この間、「競技会」を理由として本人に断りなく交番変更が行われたり、時間外の「安全ミーティング」について「冠婚葬祭以外は変更を認めない」とされたり、泊り勤務前に訓練が指定された上で同行路の勤務終了後に「安全ミーティング」が指定されたりする等、極めて非常識な取り扱いが行われているので改善すること。

千葉転106



Mから六二九Mの間(六時~七時)に大網で食え」というのだが、一体この時間に大網の何処で食事確保できるというのか。成東泊りの勤務では、弁当を買っておくこともできない。結局どのような手段をとつても朝飯など食べられないということだ。

「一体どうしろと言うのか」と質すと、当局は何と「各自くふうしてもらおう」と言うのである。ハンドルを握り続けている以上、一体どうやって「くふう」しろと言うのか。当局も結局後は何の回答もできず沈黙し続けるだけであった。団交で沈黙してしまっしかないうような行路を組むなど断じて許すことはできない。

埋転も人問だ。

さらに、B一〇六行路のように乗務キロが四五〇kmもの泊り行路が設定されている。これまでの最高は泊り勤務で三七〇kmであった。結局当局は、働く者の最低限の要求など一切考えもせず、ただひたすら「効率化」だけを追求してダイヤを設定したのである。