



月刊 千葉動力車

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

93.11.8 No. 3888

職場の声 怒りの声

● 仕業検査・電検対応も1徹1日勤にされてしまう夜間ひとりにされてしまえば、臨時作業が発生した時に全く対応できない。例えば、パンすり板交換の必要が起きた場合など、パンを担いで屋根に上がるなどできない。また、パンのすり板等、予備品のなかで重たいものは、倉庫ではなく、駅に配置してもらわなければ、一人では対応できない。

さらに、臨検対応など、今は、指令から指示がくる場合、運転士から直接くる場合、内勤からくる場合とあるが、ひとりになってしまえば、対応できなくなる。指示は、内勤から統一してほしい。

また、指令や内勤から作業指示が行われる場合、車両のことを全く知らないため、何両目の何処が故障しているのか、きちんとした指示が行われぬ。これでは、作業する方がたまったものではない。

● 久留里—上総亀山間—往復の列車廃止は、全く根拠のないものだ。乗務員の行路などは、廃止の結果むしろ悪くなっている。しかも、この列車は、クラブの終わった学生など約六〇人位が毎日利用している。もともと一時間に一本しかないような所でこの列車が切られたら地域人たちは生活に困ってしまう。君津市役所にも要請に行ったが、すごく関心をもっていた。結局、内・外房線を切る以上久留里線もどこか切らなければならないということだけで廃止したのだろう。

しかも、この列車は、内房快速の接続列車で、前に2両編成で運転していたものを、乗客が多いということで、3両編成の運転にしたものだ。やっていることがデタラメすぎる。

● 12月以降、交番担当の日勤化ということで、最終列車が亀山につく前に助役が寝てしまうと言っている。一体どうするのか、と言ったら到着した乗務員は、本区(幕張電車区)に電話をしろ、と言っているが、気動車のことなど何もわからないような所に電話をして、車両故障でもあったらどうするのか合理化のやり方があまりにも異常すぎる。

● 12月ダイヤ改で、早朝に亀山で入換えが発生することになるが、入換え時間は何分なのか、何処でどのように併結するのか、それによって必要となる設備はどうするのか、区長に聞いても未だ何ひとつわからない状態だ。まだ決まっていないなどということがあり得るはずはない。車掌区や駅ではすでに出ている話まで区長は、「知らない」の一点ばりだ。一体どうなっているのか。

とくに亀山は、冬期早朝は、零下にまで気温が下がる。コック、ホース等凍結した場合は、一体どうするのか。冬期対策について、団交の場で、聞いたら、「北海道はもっと寒い」と言って開き直ったのにはびっくりした。

● 車両が古くなっているのを、新型車両を投入してほしい。また、車両の前面強化、冷房化、隙間風対策をやってほしい。

● 前から言っていることだが、926Dの亀山での入換え作業は、ポイント転換要員がいいため、車掌がポイントと誘導の両方を担当している。内規で添乗誘導となっているのに、内規違反の業務が続いている。

● 久留里—亀山間の廃止によって、行路が却って悪くなっている。B162、166については、食事のとれる内容に改善してほしい。

また、B162 933D~952Dは、4時間近い持ちきり行路になっているし、B164は、睡眠時間が足りない。

● 交番担当が日勤化されてしまうばかりでなく、駅も操車係が日勤化されてしまう。夜間に車交等臨時作業が発生した場合は、一体どうやって対応するのか。

No.6 木更津編

年末一時金、要求を提出！10/28

貨物低額回答許さず、ストで闘うぞ

動労総連合は、一〇月二八日 東日本及び貨物会社に対し、一年末一時金の支払いに関する申し入れを行った。

そうした状況にも関わらず連合は、何ひとつ本気になつた闘いを組まないのである。

要求額は、東三・五カ月、貨物三・七カ月である。組合側の要求説明は、東が一月四日に行われ、貨物は一月一日に行われる。

JR総連の対応である。貨物会社が低額回答することを前提に、東三・四カ月、貨物三・二カ月の要求を行っているのである。

今期一時金闘争は、出口のない不況のもとで、厳しい状況にある。既に、経営者団体は、来春闘において「賃下げを行う」ことさえ示唆しているのだ。

低額回答を許さず、要求満額かちとるために全力を尽くさなくてはならない。低額回答粉砕掲げ、怒りのストに決起するぞ！