



# 京葉動力労働組合

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

94.1.21 No. 3933

## 12月 ダイヤ改点 問題

# 一体何ヶ月経ては 整理ができるのか!

## 京葉運輸区

5 京葉運輸区B23行路について、明け行路乗務前の点呼時間に、対面点呼箇所である蘇我駅が起床していないという、作業ダイヤ設定上の重大ミスが発生しており、かつ、その後も今日まで、何ら具体的な対策がとられないまま推移している。

この事態について、何故このようなことが発生したのか、その原因、責任の所在及び、今後の対策を具体的に明らかにされたい。

現行の作業ダイヤで対応可能であると考えている。

8 勝浦運輸区B65行路の幕張電車区での併結作業について、併結相手となる列車が何時に入区してくるのかが、担当運転士に全く指示されていなかったために、混乱が起きているが、何故このようなことが発生したのか、その原因及び責任の所在を明らかにされたい。

また、同作業について、併結後出区までの時間に無理があると考えが見解を明らかにされたい。

出区に必要な時間は確保しているところである。

9 習志野運輸区について

(1) 習志野運輸区B13行路の1720C(収容線回り入区)～1937C(津田沼駅乗り継ぎ)間の作業について、時間設定に無理があると考え、見解を明らかにされたい。

実態を考慮し、入区時刻の繰り上げ及び折り返し時間の拡大を図ることとする。

(2) 習志野運輸区B7行路について、823A西船橋駅到着後9分まで便766Cとなり、津田沼駅より同列車担当となる行路設定は、時間設定に無理があると考え、見解を明らかにされたい。

現行の折返し時間で対応可能であると考えている。

## 前回団交と二八〇度 違うことを平然と回答

一月十八日、ダイヤ改移行に伴って起きている諸問題について、二回目の団体交渉が行なわれた。

この日は、京葉運輸区、勝浦運輸区、習志野運輸区での問題点が議論された。

京葉運輸区では、ダイヤ改以降、対面点呼場所である蘇我駅に蘇我泊りの乗務員が翌朝起床し、くどくど、点呼時間にはまだ駅シャ

ッターが閉まっており、点呼を行なうことができないという考えられないような事態が発生していた。これに対し、現場の指導役からはダイヤ改以降今日まで、「当面千葉方の安全通路を通じて駅に入るように」との業務指示がなされており、また、昨年末の団体交渉で車務課長も「そのような問題が起きているということについては認識しており、対策については今検討している。今のところ(安全通路を通り)先に出区点検を行なってもらえば、その頃には駅も起きているので、出区点検の後に点呼を受けるよう、指導している」と回答していた。

ところが、この日の団交では、一転して「現行の作業ダイヤで問題はない」という回答になったのだ。一体何がどうなっているのか!すでにダイヤ改から二ヶ月近くが経っているにもかかわらず、現場で現に起きていること、それに対する現場管理者の指導、団交での回答、車務課内での課長と係長の言うことそれだけが、全く噛みあっていないのだ。噛みあっていないどころか、一八〇度違うことが平然と団交の席上語られるのである。これでは現場で働く者はたまつたものではない。

団交での主なやりとりは、次のとおりであった。

## 交渉経過

# 現場当局の対応とは 全くく違った回答

当 申し入れを受けて調査したが、駅の作業ダイヤでは、シヤッターが開くのが四時〇五分、点呼が四時十二分なので問題は無い。

組 問題はないと言っても、現にシヤッターが開いたのは四時二〇三分頃で、出区点検の時間が足りなくなるといことが起こっており、「安全通路を通ってくれ」という現場での指示は今も変わっていない。安全通路は三百mの往復になるので、徒歩時間等も違ってくるはずだ。しかも

現場の指導助役に駅に電話をしてもらったところ、駅は、「シヤッターを開けるのは、四時二〇分は過ぎてしまう」ということで、このような指導になったのが経緯だ。

当 作業ダイヤ上問題ははずで現場にもそのことは連絡してある。

組 そんなことを言うが、今日団交があるということ、昨日指導助役に聞いてきたが「支社からは回答を受けていない」と言っている。当……………

# 問題は認識している この回答は何だったのか?

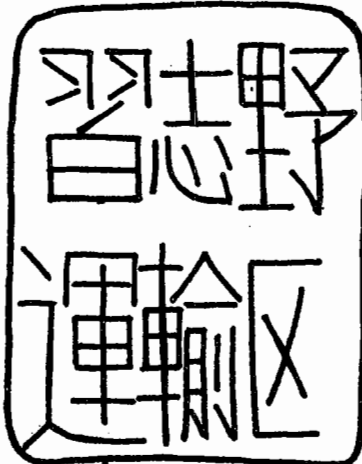
組 そもそも、「問題がない」など考えられない。前回団交のときに、組合側からこの問題を提起したところ、車務課長は、「そのような問題が起きていないことは認識しており今検討中だ、今のところ、先に出区点検を行なえば、その頃には駅も起きてくるので、それから点呼を行なうよう指

導している」という回答があり、さらに組合側から「出区点検を行なってから点呼を行なえ」という指導は考えられないことだ。しかも、安全通路を通れば、徒歩時間の算定も違ってくるはずであり、ダイ改から一カ月も経って、何ら具体的な対策が取られていないとこ自体問題だ」と

提起したが、「対策は現在検討中だ」というだけで、回答は得られず、別途交渉を行なうと言うことになった。何も問題が無いとするならば、前回団交では何故このような回答が行なわれたのか。当…………… それは、もし仮にシヤッターが開いていない場合は、出区点検を先に行なうように、ということだ。

組 「もし」とか「仮」の話ならば、「問題は認識している」という回答になるはずがないではないか。今日の交渉には、前回団交に参加していた者もいるわけだから、前回交渉での回答の経過は百も承知のはずだ。

当 だから、前回何故車務課長あのようなことを言ったのか解らないが、あれば、もしシヤッターが開いていなかった場合には、ということだ。組 全く言っていることが矛盾している。一方では「解らない」と言いながら、他方では「もしシヤッターが開いていなかった場合のことだ」などと開き直る交渉態度は問題だ。実際に現場では問題が発生しているから団体交渉になっ



# 二ヶ月近くたって まだ問題訂正 おこさず

習志野運輸区では、津田沼駅到着後、収容線回りで入区し、その後、津田沼駅から乗り継ぎとなる間の準備時間の設定が明らかに間違っていたのである。これについては、さすがに開き直ることはできず、「入区時刻を繰り上げ及び折り返し時間の拡大を図る」との回答が行なわれた。しかし、ダイ改当初から現場では問題が指摘されていたが、訂正が行なわれたのは、ダイ改から二カ月近くがたつたからだ。その間運転士は、毎日折り返し時間も足りないなかでの、業務が担当させられていたのである。今回のダイ改では、

この間「日刊」でも触れてきたとおり、こんなことが何度となし、しかも、問題はそればかりではない。組合からの指摘によって修正が行なわれたものの、出された時間設定は、全く同じ収容線回りの入区から津田沼駅乗り継ぎとなる作業で、中野電車区と習志野運輸区で時間のとり方が違っているのだから、組合側から具体的に指摘して、何故違っているのか、一体どうなっ

ているのか、どちらが正しいのかと質すと、沈黙してしまうのである。結局最終的には、「調査して回答する」ということでのこの日の団交は終了した。団交から何カ月たつてもきちんとしていた業務が確定できないような有様なのだ。(勝浦運輸区に関する議論については別途掲載します)