



# 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

95.9.29 No. 4267



## 労働条件向上へねばり強く闘おう

### 申30号と交渉

九月二日、千葉支社において申第三〇号による団交が開催された。

申第三〇号は、乗務員分科会役員・本部交渉部を中心に動乗プロジェクトを組み、さらに乗務員分科会において、現状の労働実態を検討し問題点を絞り、提出したものである。

運転通告は、通告券発行が基本。規程違反を直ちにやめよ

組 無線が導入された時の経緯からみれば、運転通告は、駅からの通告券発行が基本で、無線による通告はあくまでも緊急の場合であると考える。無線機は、みだりに使うものではない。

当 無線機での運転通告は、緊急の場合だけという認識はない。無線機使用は、「運転取扱心得三六条二項」に定められている。

組 会社は、無線機が第一で、通告券は二の次となっている。「運転取扱心得三六条」は、一項に「一次の通告事項は、運転通告券を使用して通告するものとする。」と定め、第二項は、「前項の通告(列車の運転時刻を変更するときの通告)については、その内容が簡単な場合に限る。」は、無線機等を使用して行い、運転通告券にその内容を記入させる方法によることができる。……」となっている。

つまり第一項の「運転通告券を使用して通告」が原則で

あり、補助的に「無線機」受領券」の「方法による」とができる。」としている。

当 運転通告の方法は、どちらが原則だといわれても、両方併用するといえない。

組 無線機での通告は、運転士が列車を止めて、通告内容を受領券に転記する。通告券は、記入されたものを駅で渡される。通告券ならば書き写す間違いも、無くなる。

臨時客扱いは、通告券に運転時刻を盛るべきだ!

組 特急列車の臨時客扱いは、時刻変更となる。停車時刻を盛り込んだ通告券を発行すべきである。

当 臨時客扱いは、われわれの作つた言葉ではないが、全社的に実施している。

組 臨時客扱いは、当然、臨時列車の扱いとなる。従って列車番号も変わるはずである。

当 臨時客扱いはなく、各駅停車扱いである。各駅停車扱いの目的は、災害等が発生し、駅にとり残された乗客の救済である。しかし、特急のまま扱うか、各駅停車として扱うかは、まさに営業の問題。内房線に例えれば、君津から先を各駅停車扱いにして特急料金ももらっている。

組 臨時客扱いの通告は便宜的に行っているだけだ。特急が臨時停車し客扱いすれば運転時刻が変わる。運転時刻の変更は、通告券に時刻をもらなければならぬ。

また、回送列車も、列番を変えずに客扱いしている。

当 回送列車の場合は、列番を変えている。もし、変えない場合があるなら、調査する。

組 回送列車の列番を変えないことは、当たり前のように行われている。回送の臨時客扱いで運転時刻の変更があった場合、運転士の方から「時刻表を出せ」と要求してからやると指令が時刻表を出すようになってきたのは最近になってからだ。

しかし、運転士の方から時刻表の提示を要求するというのは、逆だ。運転士は時刻表に基づいて列車を運転する。時刻表を守ることが運転士の業務の原則のはずだ。どこからどこまで臨時客扱いと駅名のみを通告し、時刻を盛らない。規程を無視している。

当 どんな異常時でも乗客を運ぶことが鉄道会社の使命である。異常時には支社に対策本部が設置され、臨時客扱いを行う場合、「どこそこの駅でこんな状態だ」という情報が入る。対策本部で「各駅停車扱いにしよう。」と決断する。まさに緊急のこと。時刻を盛る余裕はない。

組 規程で定めがあり、基本があり、それに基つき運転している。時刻を盛る時間がないと言っているが、列車が乱れれば、運転が遅れ、一本列車が止まってしまえば、後続の列車は動けない。時間はあるはずだ。

運転士がミスをすれば、基本が出ていないと言われる。時間が無いからといって、規程違反を行っても問題にならないというのは、おかしい話だ。

当 臨時停車扱いとする場合は、緊急な場合がある。また、現状では時刻設定しても、遅れる場合が多い。

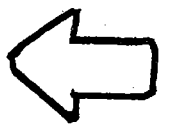
組 遅れは遅れとして報告すればいいことだ。九月一七日の台風の時、指令から通告があるから受けてくれと無線入ったが「今運転中だから後にしてくれ」と言うこと「後から連絡する。」という返事だった。しかし、それで降何の連絡もなかった。一斉情報として運転規制が解除になったと無線で流していたから、そのことではないのかと思うが、通告がこないままだった。

当 台風時のことだが、本当であつたら指導し直す。

組 当局は、無線を安易に使いすぎる。遺失物の捜索や、切符の発売間違いなど、直接運転には関係ないことが多すぎる。無線の取り扱いについて厳格に対応せよ。

組 規程で定めがあり、基本があり、それに基つき運転している。時刻を盛る時間がないと言っているが、列車が乱れれば、運転が遅れ、一本列車が止まってしまえば、後続の列車は動けない。時間はあるはずだ。





### 1.(3)項について

組 運転通告受領券を携帯すること

に定めがないことは、運転通告券が基本であり、受領券はあくまでも補助的なものであるから、規程にも携帯枚数を定めていないと考える。

当 特に何枚持たなければならぬという規程はないが、必要枚数もって乗務してもらいたい。

組 その必要枚数が解らないから申し入れている。受領券の時刻変更の欄は四駅分しか記入出来ない。必要数を決めなければ責任問題となる。

当 特に、枚数を決める必要はないと考えるが臨機応変に対応されたい。

訓練時間は、勤務に合わせ弾力的に行え！

組 千葉転においては、一〇時

〇〇分訓練に参加できる交替しか訓練を受けさせないという対応を続けている。一〇時数分台の退区時間の作業も訓練を受けさせない。訓練を受けるために二時間も早く出てこなくてはならないとか、勤務明け二時間も待たなくてはならない。一〇時台の退区時間が多いい日には、訓練開始時間を一〇分でも延ばせば、訓

練を受けられる。二時間待ちが少しでも解消される。

当 一〇分でも開始時間を遅らせると、他の待っている人が余計に待たされる。本人の生活設計に影響することが懸念される。

組 少し融通をきかせれば問題はなくなる。前月の二五日に勤務確定があり、訓練の日程も出る。その時点で属人を見て、今日は一〇時数分の退区が多いから、一〇分時間を繰り下げるということは出来ないのか。

当 生活設計がそれぞれある。今日はこの時間に変更するというと、受ける方が困ってしまう場合がある。

組 超勤の取り扱ひも問題がある。八時に勤務終了し、一〇時から訓練があり、「一〇時から超勤だ」とされてもその間の二時間は無給である。しかし、その時間は待機しなければならぬ。そうしたことも問題を増幅させている。

当 ダイ改時に訓練時間を決めた。決めた時間はあまり変えないという方向でやっていく。

組 会社の言い分だけ一方的に主張するのは問題だ。現場で弾力的に訓練時間を設定することに、支社は規制をするのか。

当 指導する方の都合もある。ひと月に訓練を一〇日間で行うなら一〇日間と決めてやらざるをえない。訓練時間設定については、現場の主体性に

任せてある。月に一回のこと

だから、相互のコミュニケーションのなかで行って欲しい。

組 現場でコミュニケーションが取れていれば問題にはしない。また、訓練時に知悉度テストを行うとか、応急措置訓練は、競技会のためにやっているような実態を改善された

当 応急措置訓練は、競技会と合わせて訓練することとしている。知悉度テストは、乗務員の理解度を見るためである。組 運転士を競争させるような訓練・テストは中止されたい。

### 3.項について

組 工事等で線路閉鎖を行った場合、泊りの乗務員は明けの日の朝の場面で工事終了後走

ることになる。しかし、点呼

で確認するのは、前日の出勤時であり、翌日の朝の起床点呼で再度徹底してもらいたい。

当 線路閉鎖の場合は、駅と保線区で確認して行っている。運転関係区や輸送指令が把握していないことがある。

組 回答書には、「列車接近警報機を推進する」としているが、線路閉鎖等では、警報機はとっばらってしまう。

また、外房線・菅田く大網間で線路閉鎖をする場合、同区間で線路閉鎖があることは言われるが、距離が長いのでどこで線路閉鎖を行っているのか、周知されたい。

当 解りましたとは言えないが、努力してみます。

## 第二二二回勤労千葉定期大会

日時 九五年一〇月一日(日)一三時より

一〇月二日(月)一二時まで

場所 千葉県いこの里「笠森保養センター」

勝浦運転区廃止・鴨川運輸区新設攻撃粉碎！

「一二月ダイ改」阻止！「JR体制」打倒！

全組合員は総結集しよう！