



千葉労働動向

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

96.8.6 No.4444

労働条件改善 に向けた団交始まる

八月二日より、第三五回定期委員会の決定に基づき行われた「作業別実態調査」及び本部・支部との意見交換会を通じて出された要求に基づき、千葉支社に提出した「労働条件改善に向けた申し入れ」に関する団体交渉が開催されている。

八月二日は、鴨川支部・銚子支部の代表が参加し、団交が行われた。

作業別実態調査 によって切実な 要求を突付ける

今回の団交は、三月～四月にかけて行われた作業別実態調査五月～六月に行われた本部・支部間の意見交換会によって、より具体的に明らかとなった現場の労働実態に基づき、まとめた「申し入れ」に基づく団交であり、まさに現場組合員の血と汗の結晶でまとめられた「労働条件改善に向けた」第一歩の闘いである。

この間当局は、食事時間、睡眠時間について、「行き先地における必要な時間は可能な限り確保している。」などと主張している。しかし、具体的には、食事時間については「着発二〇～三〇分の合間に食事が取れる」

との回答を繰り返している。果たして、列車から列車の合間の二〇～三〇分で食事が取れるであろうか？列車が到着し、機器整備やハンドルの引継ぎ、詰所に向かう徒歩時間、トイレに行く時間、食事を調達する時間、これで一〇分や一五分はすぐ経過してしまう。それから食事をして次の列車の乗務に備える。これで食事時間と言えるであろうか？

こうした実態の議論に対し当局は、「食事時間に余裕を持たせれば、拘束時間が延びてしまう。」といったはばからぬのである。食事時間に余裕を取ると拘束時間が延びるということ、は、まさにギリギリの労働条件を押しつけられているというところの裏返しではないか。結局当局は、効率化ばかりを追求し、ギリギリの要員で業務を回している結果、運転士が生身の人間であるということ否定している労働条件を押しつけていると言わざるを得ない状況だ。

接続・客扱い・PRC設定の齟齬による運転時分の遅れを解消せよ！

また、この間一貫して要求している常時発生している接続・

客扱い・一五秒停車・PRC設定の齟齬などによる運転時分の遅れについてもより具体的に実態に合わせた申し入れを行っている。

① 接続・客扱いによる遅れは深刻だ。客扱いによる遅れは、乗客が増え続けている現状なのか、通勤時間帯が特に深刻となっている。

また、外房線での接続問題は、一二月ダイヤ改によるスピードアップによって深刻になっている。特に蘇我駅や大網駅での接続に顕著な当たりが出てきていると言わざるを得ない。

② そもそも一五秒停車など無理な状況は解りきったことである。列車が到着し、車掌が停車位置を確認する時間、ドアがあく時間、ドアを閉める時間、ドアが閉まってからパイロットランプを確認し発車までの時間。これだけでも一五秒近くはかかってしまう。数秒で乗客は乗降することにならざるを得ない。

③ PRCが導入されて以降、列車の行き違い等によって分単位で遅れが生じることが日常となっている。当局は、一二月ダイヤ改後、京葉線東京駅上り列車の進入時の下り発列車の先取り、香取駅の齟齬は改善したとしているが、他の駅の食違いは、全く改善されていない。しかも、何故PRC制御であると時間の食違いが出て、遅れが生じるの

か？明快な回答は、今回の交渉でも明らかにしない事態である。④ また、今日スピードアップの結果区間運転時分不足などが目立ってきている。ギリギリの運転を行っても、時刻表に盛ってある運転時分では運転できないのだ。当局は、「運転時分については、基準運転時分に基づき設定している。」と回答はするが、では基準運転時分に関する資料を提示せよと要求すると、「提示すべきものではない。」とウヤムヤにする態度を取り続けているのである。

しかし、以上のような状況による遅れは、結局、運転士に回復運転を迫る要素となり、運転に無理が生じる結果となり、ひいては運転保安を脅かす要因となっている。運転保安確保のために、組合要求として出されている運転時分の実態をよく調査し、実態に合わせた運転時分設定を当局は真剣に考えるべきである。

※なお、千葉運転区支部、木更津支部の改善要求、復室をはじめ設備改善の団交については、日程を調整中です。日程が決まり次第、支部に連絡しますので、よろしく願います。