



千葉労働動力

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・12 No. 4447

ウソの回答 労働条件改善と向き を止めよ! 申し込んた(巻2)

八月六日、「労働条件改善に向けた申し入れ」に関する第二回目の交渉が開催され、京葉支部、館山支部から代表が参加し、交渉が行われた。

食事時間、睡眠時間を確保せよ

昨年一二月ダイ改によって鴨川運輸区が設置され、そのおろりをうけ、極端に食事時間、睡眠時間、長時間持ち切り・ロングランが発生しているのが館山運輸区である。

九四年一二月ダイ改では、館山、鴨川、千葉という行路は、二本、それが昨年ダイ改では、一気に九本まで増えている。

そうしたことによって、九四年ダイ改ではそれなりに取れていた食事時間・睡眠時間が全くといっていいほど削られ、あるいはバランスが取れていない仕事となつてしまつてゐる。まさに、労務政策優先の勝浦運輸区廃止・鴨川運輸区新設が業務まで重くのしかかつてきているのである。

千葉支社は、今回の交渉で次期ダイ改で見直しを検討する旨回答したが、しかし、館山運輸区の仕様設定は断じて容認できない問題である。

また、京葉運輸区関係でも、「新習志野で食事時間を取るよ、蘇我、東京で食事時間を確保するようにされたい。」との要求を行ってきたが、支社は、「食事時間を取れば、拘束時間が延びる。」「食事時間よりも

退区時間を早くして欲しいとの意見もある。」等の理由を持つて要求を頑なに拒否するとの対応であり、また、「京葉は前回ダイ改より食事時間・睡眠時間等は、良くなつてきている。」と回答している。

しかも、「前回より良くなつていゝというなら、食事時間・睡眠時間がどれだけ良くなつてゐるか数値を示せ。」とすると、手元に資料がないので後で示す。」との対応である。

折り返し時間を確保せよ!

また、折り返し時間についても現場運転士の努力によって辛うじて確保されている状況である。

館山では、B五・一一六三M、一一七四M(六両)木更津折り返し、B一八・二一五三M、二一六二M(一〇両)君津折り返しの二本がそれぞれ五分となつてゐる。列車が到着してから列番変更・機器整備を行い、運転台交換し、すぐ発車、余裕がないどころかギリギリである。運転台交換時に乗客の問い合わせに答えていたら発車時刻に遅れてしまうことは必至である。

また、京葉運輸区でも、休日B四・一二七〇A、一三〇九Y、東京駅で折り返し時間六分、しかもハンドルを東京電車区に返納するという業務であるので、解消することを求めてきたが、いずれも「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。」「現行折り返し時間で対応可能と考えている」とし、具体的には、「京葉線東京駅、東京電車区まで実測で一分で行ける。遅い人でも一分三〇秒で行けるので三分あれば大丈夫である。」との回答である。

運転士は三分前出場が義務付けられている。当局の主張を百歩譲つたとしても、まさにギリギリの時間での業務が強いられるというのではないか。

また、動乗勤が改悪された時点でそれぞれ折り返し駅から乗務員詰所等までの徒歩時間を実

測し、労働時間として組み込んでゐる。その実測時間を割るような業務指定の仕方自身問題であると云わざるを得ない。

しかも前述のとおり、乗客にいろいろ尋ねられたら、それを放つておくわけにもいかない状況が多々あり、乗客に対応してゐたら完全に間に合わないこと

は、支社も充分承知していることだ。それをあくまでの実測した結果、「遅くとも往復三分で対応出来る」と言い張るのか。断じて容認出来ない回答である。

半年以上キロポストの キロ程記載も!

八月二日の銚子支部との団交を完了した」というウソの回答の際に、「松岸駅構内六一K五〇〇をはじめ、六箇所のキロポストが記載もれとなつてゐるので改善されたい」旨要求したことに對し、千葉支社は「六箇所のキロポストについては、塗替え作業中であつたため発生した事象であり、七月二六日に記載を完了したところである。」と回答してきた。

しかし、団交が開催された八月二日現在に至つても、キロポストにキロ程は記載されてゐなかつた。しかも、この六箇所のキロポストは、少なくともこの半年以上にわたつてキロ程が記載されてゐなかつたのである。

支社は、「七月二六日に記載