



# 月刊 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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

97.8.26 No. 4649

## 10月ダイヤ改交渉—津田沼 作業緩和・運転保安確立を!

八月二一日、十月ダイヤ改に向けた習志野運輸区関係の団体交渉が行なわれた。申し入れ項目は、具体的な行路・交番改善要求の他に、拘束時間等中野電車区との労働条件の格差問題、快速列車担当の中止、輸送混乱時の指示命令系統の確立などに及んでいる。(回答は裏面に掲載)

### これが改善点?

- (1) 団交のなかで千葉支社は、今回のダイヤ改について、次の点を改善点として説明している。
- (2) 労働時間Aが七分間、拘束時間が二分間短縮した。
- (3) 睡眠時間が平均三分間拡大した。
- (4) 朝・昼の食事時間が平均一分程度拡大した。
- (5) B二二の途中入区を解消し、B二一のアケの場面の行路を緩和した。

### 中野との格差

第一に労働時間A・拘束時間だが、団交で明らかにした数値で言えば、習志野運輸区と中野電車区では次のとおり大きな乖離があるのだ(現ダイヤ)。

	習志野	中野
労働時間	九：二五	九：〇一
拘束時間	六：二七	六：一五
行路	一五一km	一五三km

とくに拘束時間では、各行路を平均して二四分(泊行路では四八分)も習志野の方が長いという事だ。「二分間の短縮」で済む問題ではない。

### 睡眠時間/食事時間など

睡眠時間についても、「三分拡大した」などと言っているが、B二六は四時間四六分、B一八は四時間四七分しか睡眠時間が無い。実際寝られるのは四時間以下だ。その他の行路も殆どが五時間ギリギリという状態である。これで改善したなど言われても、到底承服することはできない。

食事時間も同じだ。B二二のような、全く朝食がとれない行路が改善されていないし、九時頃に朝食時間—昼食は十一時などというような行路が設定してあったり、朝六時台の津田沼など全く店が開いていない時刻・場所で食事時間が設定してあったり、生身の人間がハンドルを握っているという事を全く無視しているとしたか考えられない。

### 作業緩和を!

B二一のアケの場面を緩和したと言っていることも、それだけ見れば、確かに千葉一往復が短くなっているが、別な行路では、「習志野出区—千葉—中野—三鷹—津田沼」というアケのロングラン行路が設定されており、こつちが引込めばあつちが出張る、というだけのことである。

しかも、B二五のようにアケが十二時を超すような行路、B三一(快速行路)／一／二／一五のような、拘束時間が日勤で十時間、泊で二〇時間もの行路が依然として解消されていない。運転保安確立のためにも、作業緩和は絶対に必要な課題だ。

快速列車担当も運転保安上大きな問題だ。今回のダイヤ改でも快速行路は、各組ひとつづつであり、月一回しか担当しない。しかもその内容のきつさから考えでも、ミスや事故を誘発する要因を持ち込んでいるだけである。習志野運輸区での快速列車担当は、直ちに中止すべきだ。

### デタラメな輸送混乱時の取扱い

さらに、総武緩行線では、輸送混乱時の取り扱いが全くデタラメになっている。列車番号の間違いが多発したり、運転士が業務指示も受けないまま所定以外の行路に乗務することが常態化するなど、大きな混乱が生じている。

ている。

千葉支社も、今回の回答では、輸送混乱時の津田沼駅ホーム詰所への夜間の要員配置について、「現場管理者の呼び出しを基本としながら、支社も含めて対応をする」「同じ列番の列車が二本走ってしまったり等の問題については、東京圏運行管理システムへの導入当初、東京と千葉の電話連絡だけで列車整理をしていたため、混乱した時期があったが、現在はモニターに御茶ノ水時点の列車番号がでるようなシステムにするなど改善した」と回答せざるを得ない常態である。しかし、同じ列番の列車が二本走るなどということは、どんなことがあろうと絶対にあつてはならないことだ。現在のJRはこんなことが極普通のことのよつたに語られるまでに至ってしまったのだ。

### 交番順序など

その他、交番順序についても今回二組は、「アケ・特休・公休」のパターンを崩し、月一回の三連休を設定するような組み合わせがされているが、休養を確保するために、休日や二日連続することがどうしても必要だ。しかも、交番順序などは、アンケートをとるなど現場の声を聞いて判断すればいいことにも関わらず、それすら一切しようとしていないのだ。千葉支社は、組合要求に基づいて、労働条件を改善せよ!

勤労千葉申第30号（申入書）に対する回答及び見解

平成9年8月21日  
千葉支社

1 休日のBダイヤを早急に提示すること。

本ダイヤ改正に伴う習志野運輸区の休日行路については現在精査中であり、精査でき次第提示することになる。 → 9月上旬

2 この間の団交経過にふまえ、中野電車区と習志野運輸区の士職に関する労働条件の精元（拘束時間・労働時間A・乗務キロ等）について比較を明らかにされたい。  
なお、総武緩行線の東京地域本社との業務分担は、従前の比率に戻すこと。

ダイヤ改正実施に伴い乗務行路が変更となる場合は、労働時間及び乗務キロなど支社内において関係する区の変更値を提示しているところである。

なお、乗務行路については、今後も乗務員の働き易さを追求しつつ、効率性等を考慮しながら策定していく考えである。

3 快速列車担当については、運転保安上問題があるので中止すること。

総武快速線の担当については、平成8年12月ダイヤ改正において、平日運用と休日運用との平準化を図ることとあわせて、乗務員の働き易さを追求する観点から実施したところである。なお、これに伴う必要な教育・訓練は実施したところである。

4 大型行路等について、東京地域本社とのスジの差し替え等により、次のとおり改善すること。

- (1) B 8について、中野～三鷹～千葉の通し行路を解消すること。
- (2) B 20について、乙行路の緩和を図ること。
- (3) B 25について、泊行路の勤務終了時間は遅くとも12時以前とすること。
- (4) 拘束時間について、日勤行路は9時間以内、泊行路は19時間以内とすること。

行路については、就業規則等に基づき列車設定等、様々な制約を加味し作成しているところである。

5 次の行路について、食事時間を確保すること。

- B 4（朝食）、5（朝食と昼食のバランス）、10（昼食）、11（昼食の時間帯）、12（朝食）、20（朝食）、24（朝食）、25（朝食）

なお、津田沼での朝6時台の朝食時間の設定については、食事を確保する場所がないため止めること。

6 全般的に睡眠時間の拡大を図ること。

とくに、B 17、26については必ず睡眠時間の拡大を図られたい。

- 7 B 31～B 2について、渡り時間は最低前行路の労働時間Aを確保すること。
- 8 千葉駅及び津田沼駅での5～6分折り返しについては、無理があるため折り返し時間の拡大を図ること。
- 9 B 9 923C-1028Bについて、中野駅での折り返し待ち合わせ時間を拡大すること。

行路については、就業規則等に基づき列車設定等、様々な制約を加味し作成しているところである。

なお、行先地における必要な時間は、可能な限り確保しているところである。

10 運転時分について、次のとおり改善すること。

- (1) 津田沼～市川間について、土曜日の朝ラッシュ時間帯はB速では運転時分に無理があるのでC速とすること。
- (2) 御茶ノ水～中野間について、平日の夕ラッシュ時間帯はC速でも運転時分に無理があるので改善すること。
- (3) 中野～三鷹間について、運転時分の設定に無理があるので改善すること。

列車の運転時分については、お客さまのご利用状況等を考慮しつつ、基準運転時分に基づき設定しているところである。

11 2組の交番順序について、「一・特休・公休」を基本的なパターンとして組むこと。

なお当面、三連休となる箇所の特休のうちひとつをB17-に続けて設定すること。

乗務割交番については、就業規則等に基づき作成しているところである。

12 現在、朝の津田沼電車区出区の場合で、入換信号機が開通するのが所定の時間よりも遅れる場合がある（特定の行路について常時）ので、原因を調査し改善すること。

習志野電車区構内については、平成6年3月津田沼駅緩行線の電子連動化に伴い、平常時の列車ダイヤに合わせた信号制御の自動化を図ったところである。

なお、入換信号機の開通時間については、列車ダイヤを考慮し設定しているが、本線の列車に遅延が発生した場合は、その時間が遅れる場合もある。 → 調査中

13 輸送混乱時については、夜間も津田沼駅ホーム詰所に管理者または指導員を配置すること。

14 輸送混乱時の列車整理、運転士への業務指示について、列車番号の間違いが多発したり、運転士が業務指示も受けないまま所定以外の行路に乗務することが常態化するなど、混乱が生じているので、実態を調査し、明確な指示命令システムを確立すること。

輸送混乱時における津田沼駅での乗務員運用については、本区当直から指示・伝達を受けることを基本とするが、混乱の規模が大きい場合は、ホーム乗務員詰所に関係区の管理者等を派遣して指示・伝達を行うこととしている。

15 業務量の増加にふまえ、指導員を増員すること。

指導担当については、訓練及び事故防止等の指導を行うために配置しており、それらの業務実態を考慮し指定しているところである。