



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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.5.14 No. 4784

3月ダイヤ改以降の問題点①

運転保安確立へ、要求の実現をかちとろう!

三月ダイヤ改から二カ月が経過しようとする中で、各職場での特徴的な問題点を指摘する。運輸保安確立に向けて、各職場で行っている調査を各職場で行いながら問題点を抽出している。運輸保安確立に向けて、各職場で行っている調査を各職場で行いながら問題点を抽出している。

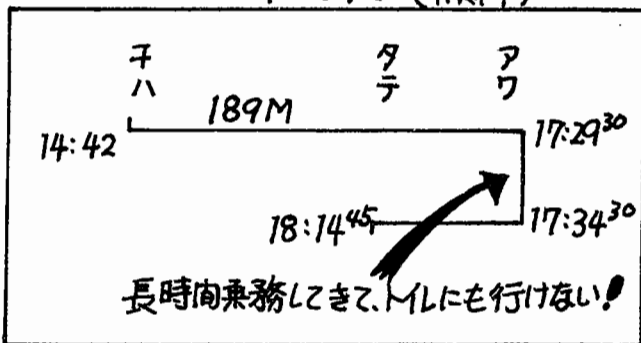
【館山編】

ロングラン、停車時分不足、折返時間不足など問題点続出

●五行路—一五六Mで千葉に向かうところ、岩井駅の場内信号で停止になってしまったため、所定で入ることができない。列車の行き違い設定に無理があるために常時停止になってしまう。

●七行路—左の行路表のように、千葉を一四時二〇分に発車してから安房鴨川で折り返して館山で乗り継ぐまでの約四時間、全くトイレに行く時間もないとい

館山7行路(抜粋)



七四三号参照)の実現に向け、今号以降、各職場での特徴的な問題点を指摘する。運輸保安確立—差別・不当労働行為の根絶へ向けて全力で闘いぬこう!

●一五行路—アケの部分で、千葉を七時二五分発の一三五Mで下るとき、浜野—巖根間では学生などの通勤・通学時間帯とぶつかるために常時遅れが出る状況になっている。これは、各駅で学生などが列車に降車する際に時間がかかるために発生するもので、千葉以東は「一五秒停車」という設定自体に問題があることははっきりしている。

しかも、運転時分がつかまっていないために常に制限一杯の運転を要求されるため、肉体的・精神的にも疲労が重なってしまうなど、運輸保安に重大な影響を及ぼすことは明らかだ。

●一八行路—明けの部分で東京に回る大型のロングラン行路だ。乗務キ口も全体で四四五・六キ口と唯一飛び抜けている。また、初日の乗務キ口が一八四キ口に対してアケの乗務キ口が二六一キ口となっているなど、運転士のことなど全く考えていない。館山を六時三三分に発車して館山に戻るのが一二時三三分だ。安全を考えたなら、真っ先に改善すべき行路だ。



川照岡支部長の証言

五月二日、一〇時より、千葉県地方労働委員会において、「勝浦運輸区廃止差別事件」の第一七回審問が行なわれ、組合側から鴨川支部・照岡支部長が証言し、勝浦運輸区廃止—鴨川運輸区新設提案を前後する職場の状況や鴨川運輸区の現状などを明らかにした。

希望どおりの配転は全くの嘘だ!

まず照岡支部長は、会社側が勝浦運輸区へのほとんどの運輸士は希望どおりの場所に異動になっていると主張していることに対して、東京や千葉方面から運輸士が送られ、勝浦からは一八名位しか行けないということもあって、若手の運輸士などは仲間を気遣いながら千葉方面の職場を希望として出していることを証言し、希望など全くかなえられていないことを明らかにした。

次に、鴨川運輸区の実態について、指導操縦者の指定については、二〇年以上の運輸士経験のある動労千葉所属の運輸士を排除して東京から来た運輸士や若手の運輸士など全てがJR総連になっているという歪んだ状況を説明した。

効率化のツケは全て運輸士に!

また、会社が、運輸区設置の

目的のひとつに「運輸士と車掌の融合」があるということについては、日常的には全く別であり、休憩場所も出先ではほとんど別であり、点呼についても出勤時間が違うため別々に行なわれており、一緒に対応する時は異常時だけであり、「融合」などということがまったくの絵空事であることがあらためてはっきりした。

さらに、運輸区にすることにより効率化がはかられたという点については、外房線の一二〇キ口運輸などもあって運輸士の仕事量は増えており、効率化のシワ寄せが全て運輸士にきていることも明らかにした。

最後に、勝浦運輸区廃止—鴨川運輸区新設のねらいは、動労千葉の外房線の拠点である勝浦運輸区を廃止するということが、会社側の意図的な施策であることをはっきりさせ、証言を終了した。

次回は、照岡支部長に対する会社側反対尋問及び田中書記長に対する組合側主尋問が行なわれる予定となっている。

JRから不当労働行為を一手し、JR総連を解体するために傍聴に結集しよう。

勝浦運輸区廃止差別地労委

とき 六月一六日(火)

一〇時から

とこ 千葉地労委

傍聴に集まろう!