



千葉労働運動

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

98.12.4 No.4888

運転保安確立 - 奪われた労働条件を取り戻そう

その2

12月ダイヤ改変はじまる!

(四八八三号からのつづき)
拘束時間の制限を設ける!

組合 食事、睡眠は運転士として最大の問題としてなっているが、地上勤務者の場合と比べると睡眠時間が五時間にも達していない。しかも、拘束時間があまりにも長くなっており、運転時の緊張、乗務距離から考えると、会社として制限を設けないと青天井になってしまう。

会社 食事と拘束時間の関係は裏腹の関係になってしまふ。ローカル線の場合、線区の特状や列車本数の制限もあり、食事時間が偏ってしまうことがある。

組合 睡眠時間について、現在とダイヤ改後の変化はどのようになっているのか。

会 泊行路が一〇〇から一〇一となり、現在の平均睡眠時間が五時間五一に比べダイヤ改後は五時間五四分となる。

何もできない運転士が揃う?

組 指導操縦者の指定について、これまで動労千葉で誰一人指定されていない。しかも、運転関係区で見習運転士を付けていないのは館山運転区だけになっているが、何故館山運転区に見習を付けないのか。

会 管内の線区の関係もあり、習志野と京葉だけで運転士の養成を行ってきたものを、銚子や鴨川にもたせるように

なった。
組 動労千葉や国労で指導操縦者に指定されている運転士はいるのか。

会 指定されている運転士はいない。

組 結局、動労千葉や国労の運転士に見習を付けた場合、JR総連から動労千葉や国労に入るといけないからという理由だけではいまいか。

会 指導操縦者として必要な要素はある。

組 指導操縦者に必要な要素とは何か。

会 必要な要素とは、①見習運転士の訓練計画を立てる、②見習運転士とのコミュニケーションができる、③見習運転士の進捗状況の報告ができること、などだ。

組 動労千葉の運転士は、計画も立てられず、コミュニケーションもできず、報告もできない運転士が揃っているという話を聞いていて等しいではないか。

会 会社は、年令構成を埋めるために各区に若手を入れると言っているが、何故館山だけ入れないのか。

会 今の段階ではこれだけ広げてきたが、館山については今後の検討課題としてあると思う。あと、若手の運転士を配属する場合、輸送密度の高いところにおいておき、その後各区に配属するようにしている。

組 銚子は館山と比べても、線区や輸送量は変わらないのに、館山だけは若手を配属していないではないか。

仕事のできる助役をつくれ

組 大月事故から一年が経過したが、今だに何も明らかになっていないし、安全がないがしろにされている。

会 指導員の指定についても、人格的にも技術的にも信頼できる者を置くべきだ。

会 指摘しておりであり、会社として適正に配置している。

組 綺麗ごとではなくさんだ。以前は業務の面までは差別を持ち込まなかった。会社が自分で墓穴を掘っているということだ。

組 運転士が質問しても答えられない助役がいらないようにしてもらいたい。徹底的な教育をしなければできないもんだいであり、業務のエキスパートとして線区、規程、交番作成など、回答できる助役をつくらなければならない。

会 会社として、きっちり指導するようにしたい。

年末にガイドラインをつくる — 長期間乗り入れない線区 —

を重ねているが、年度末に向けてガイドラインを固めてみたいと考えている。

組 ガイドラインについては、できた段階で組合としても検討するが、問題は、会社が運転士にキチンと伝えることができるかどうかだ。線見の回数についても、動労千葉が機関紙などで宣伝してようやく周知できるという体制を保っている状況だ。

会 当面、年度末のガイドラインを見てもらいたい。

標準数を改める

組 三年毎の研修や運通の関係について、現場では支社からの計画が出されると運転士などの数を全く考えずに、支社から出された数を出してしまふため、年休の抑制や運転士の回しにあたりがでてしまっている。

会 支社から出した頭数を全て埋めなければならぬということにはなっていない。他の地域での運通の実施など、移動する時間がかかるが調整はできる。

組 年間の研修などの日数は、教育・小集団などの日数は運転士で延べ五六二日になっている。

組 現場とすれば相当の当りになることから、要員としてはねかえるようにすべきだ。標準数を改め定数とすべきだ。

会 研修の見直しも検討されており、年休を取得できるように配置を行なっていきたい。