

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 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

99.6.16 No. 4977

JRは労働条件を改善しろ! ④

千葉支社交渉

津田沼編

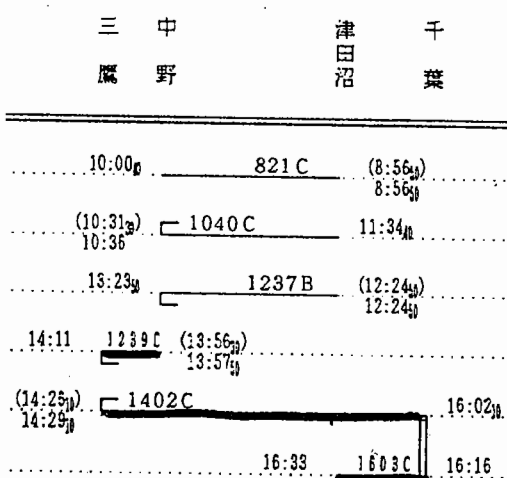
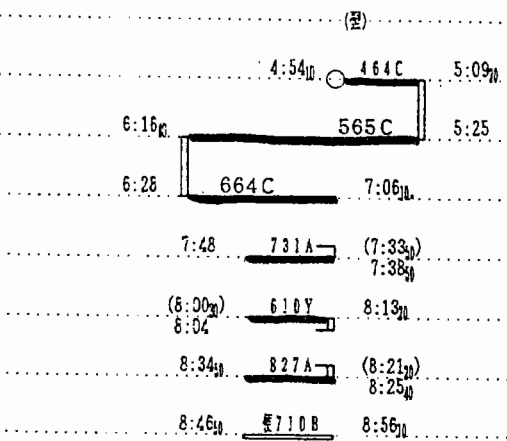
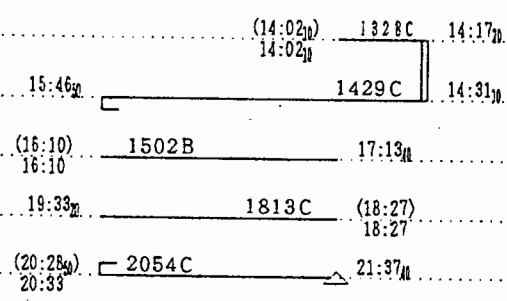
乗客の流れに応じた業務の持ち方を

津田沼については、八六年三月のダイヤ改以降、度重なる業務移管と支部役員を狙い撃ちにした強制配転による支部破壊攻撃を打ち破ってきた。

この間会社側は、九六年一月及び九八年一月のダイヤ改において東京から緩行行路をそれぞれ六〇〇km、四五〇kmと戻している。これは、車両の大多数を習志野電車区で有しながら、業務は東京の方が多という歪んだ状況がもはや持たなくなってきたことをあらわしている。千葉支社として、今後業務の持ち方をどのように考えているのかなどを質した。

千葉支社としては、今の業務量は絶対数が少なく改善するにも限界があったため、業務の持ち方を変えるように要求してきたこと、今後も千葉に業務を持つてくるように努力するとの考

千葉 津田沼 西船橋 お茶の水 中野



え方を示した。組合としては、現在の歪んだ状況を打破するためにも、千葉支社としての基本論をしつかり持つ時期にきていること、乗客の流れに応じた業務の設定を行なうことがベストであることなどを訴えてきた。

快速行路は解消すべきだ!

快速行路については、昨年二月ダイヤ改で一行路増え現在三行路になっている。しかし、国鉄当時に緩行と快速双方を運転することは、運転保安上危険性があるとして分離した経緯を全く無視して快速行路が組み込まれている。今でも一カ月に一回しか回ってこないところを休んでしまった場合などは二カ月間も交番が回ってこないなど危険が多く、「快速はいらない」という現場の声を尊重するように求め、また、快速の導入が暫定

また、九行路(表2参照)については、中野く三鷹く千葉く津田沼というように二時間三十分以上もハンドルを握りっぱなしの大型行路だ。他の行路については、三鷹を回ったとしても

的なものなのか、または最終的な形なのか、千葉支社の見解を求めた。

会社側は、まだ暫定か最終かは決めていないこと、緩行の業務を改善することを前提に快速行路についても考えるようになってきたとの考え方を明らかにしてきた。

朝食時間確保、大型行路解消を

一三行路(表一参照)の明けの部分では、勤務終了まで全く食事ができない状態だ。出区担当のため三時五十分には起床し、千葉くお茶の水く津田沼を通して営団になるため、最後に便乗で津田沼に戻る九時まで朝食が摂れない。

一旦は中野か津田沼で段落としたい。この行路だけが中野から三鷹回りでストリートに千葉・津田沼となっている。稠密線区というところに緊張を強いられるところでもあることから、大型行路解消を迫ったところだ。

二〇九系の前面ガラスの強度は?

この間、二〇九系車両が新規投入されている。これまでも電車の前面の強度対策等については改善を求めてきたが、新形式車両の前面ガラスについては、強度を示すデータ等が明らかにされていないことから、千葉支社に対して具体的なデータを求めた。とくに、分割・民営化直後には、京葉線で降雪時に雪の固まりが電車の前面ガラスを割って運転士が重傷を負うという事故があったことなどを挙げ回答を求めた。

千葉支社は、電車の前面ガラスに対する衝撃等については、具体的な基準は設けられていないとした上で、しかし、二〇九系に使用されているガラスについては、復層ガラスで、ハンマーで叩いても割れない強度を保っていることを明らかにした。

この他にも、休日の二五及び二七行路での四分台の折り返し時間解消、快速行路(三一く三行路)の拘束時間緩和、休養生の完全個室化などについて改善を求めてきた。