

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

99.6.30

4984

# JRは労働条件を改善しろ! ⑦

## 千葉支社交渉

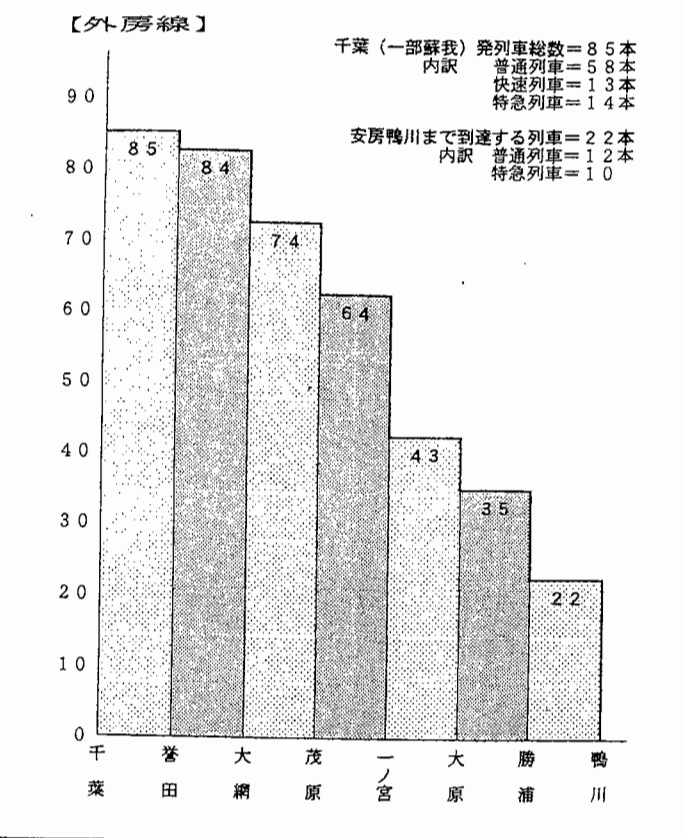
## 鴨川編

**安全の意識、技術が劣っている?**

鴨川運輸区は、九五年一二月の発足から今年で丸四年を迎える。しかし、発足以降、千葉支社は、鴨川運輸区の将来については、何ら具体的な展望を示していないのが現状だ。

とくに、東京から送り込んだJR総連所属の運転士は直ぐに指導操縦者に指定されている。しかし、勝浦運輸区当時から外房線を二〇年も担当して熟知している動労千葉組合員については、誰一人として指導操縦者に指定されていないなど、労務政策優先の業務運営が行なわれてきた。鴨川で動労千葉所属運転士が指導操縦者になれない理由として千葉支社は、安全に関する意識、基本的な技術力などに

表1. 千葉(一部蘇我)発列車の各駅到達本数



ついて日常の添乗や安全ミーティングで把握し会社が判断した、と言うのだ。これは、動労千葉の運転士は安全を考えていない、運転技術が未熟だ、ということだ。冗談じゃない。わずかの金のために特急列車を三五km/hのポイントを渡らせたりするJRのほうによほど安全を無視していると言わなければならない。

### 鴨川に到達する列車は たった二二本!

ローカル線については、JR発足以降の数年間でパタパタと切り捨てられ、現在では、千葉を発車した列車八五本(一部蘇我発)のうち安房鴨川まで到達する列車はたった二二本だ。しかも、特急列車が約半数の一〇本、普通列車にいたっては二二

本しか鴨川に到達していない(表一参照)。こうした現状から、今後の鴨川運輸区の業務量及び外房線の列車設定をどのようにするのかは重要な課題だ。この点について千葉支社は、列車本数などから見て今が効率的な業務量であり、列車頻度については一定のレベルを維持している。人口密度に合った列車設定になっている、というところでもない回答を行ってきた。全く現場を認識していない発言だ。

二四行路の一四七Mで館山から鴨川に到着すると、次の鴨川は発の普通列車まで一時間三〇分も時間が開いている。JRは、乗客を列車で運んできたいでしょう、最後まで責任を持たなければならぬはずだ。

千葉支社は、利用状況により一時間三〇分が適正と判断した、一時間三〇分開くのが尋常でないかどうかは分からない、という全く不誠実な回答に終始した。これによく「一定のレベル」「人口密度に合った列車設定」などと言えたものだ。

日頃は、地域と密着したJR、などという綺麗事を言っている。しかし、本音は営利優先だけ、地域のことなどひとカケラも考えていないことが改めてはっきりした。

### 発車時分が遅れる!

二一〇行路の二二七Mについて

て、上総一ノ宮を発車する際に遅れが発生することについて調査内容の報告を求めた。六月一五日〜一七日に調査を行い、この中で、大網で東金線の六二六Mとの接続の関係で三〇秒の遅れが発生し、そのまま一ノ宮まで遅れが継続して最大一分の遅れになる実態を把握していることが示された。

この実態に合わせて、大網での接続、運転時分等について、次期ダイヤ改に向け検討することを確認した。

また、この他には、勝浦乗務員宿泊所の照明が暗いという指摘には、この間調査を行い照度を確認したが、まだ暗いとの指摘があれば照明の照度アップ等を検討することを確認した。鴨川運輸区の休養室前の廊下の騒音については、これまでカーペット等を敷いて対策を講じているが、いまだにうるさいことから建築方法などと照らし合わせた騒音対策を行なうこととした。

