

労働条件改善に向けた団交報告③ 千葉支社は安全無視の施策をやめろ!

(五二五号からつづく)

災害時の取り扱いはつきり指示しろ!

災害等における輸送混乱が発生し、職場に出勤できない場合等については、これまでも交渉の度に取り扱い方について確認を行ってきたが、現場の管理者や担当者が異動になることで取り扱い方が異なってしまうという状況になっている。

この間でも、これまでの確認どおり最寄り駅から運転区等に連絡して出勤方法等について指示を仰いだとしても、実際には的確な指示ができないという事態が発生していた。タクシーや自家用車を使用するという点について現場の管理者が全く判断できないというのだ。現場に判断する権限を全く与えず、労務政策優先で行なってきたツケがこうした形で出てきたということだ。

こうしたことから、あらためて取り扱いについて千葉支社の考え方を明らかにさせてきた。災害等により列車の運行がストップした場合については、最寄り駅等から運転区等に連絡し、出勤方法(タクシー、自家用車)についての確に指示することを再度現場に徹底することを改めて確認した。

また、本人から運転区等に連絡があった場合、助役等か「お

願い」という形で言われる場合があることについても、明確に「指示」することを明確にしてきた。

「日勤」勤務で列車に乗務?

また、六月九日、強風のため京葉線の列車運行が大幅に混乱した。このため京葉運輸区で当初計画していた訓練が中止になり、訓練を受ける予定の運転士は待機が指示されたが、その後日勤の勤務のまま列車に乗務させられるという事態が発生した。こうした取り扱いは、運転士の勤務を制度を全く無視したもので、異常時等における運転士の取り扱いを全く無視したものだ。

動労千葉は、交渉の中で千葉支社に今後の取り扱いも含めて改めて申し入れを行なうことを明らかにしてきた。

三〇五四Mを主本線に戻せ!

京葉線直通の三〇五四Mの菅田駅での副本線への着発線変更の問題については、動労千葉はもとより京葉運輸区の全ての運転士、区管理者でさえ危険と感じ、指導員の添乗をずっと行なってきた。

特定の列車の危険を感じて区当局が指導員を毎日添乗させるなどということは、国鉄時代も通じて見たことも聞いたことも

ない異例中の異例であり、安全を全く無視した暴挙としか言いようがない。

本来特急は、主本線を使用することになっており、菅田駅での取り扱い自体あってはならないことだ。しかも、三五キロポイントを通過するということがあっても、ひとつ間違えば脱線事故にもなりかねない事態だ。

最大の安全装置が運転士だ、という事実を千葉支社もつと直視すべきだ。

千葉支社は、今秋にあATS-Pが導入されるから安全は確保されると回答しているが、そもそも保安装置もないところに列車を着発させること自体間違いであり、本末転倒としか言いようがない。

千葉支社は、三〇五四Mを主本線に戻せ。

この他に動労千葉は、乗務員の行路緩和に向け以下の基本要球を千葉支社に求めている。

動力車乗務員の行路及び交番順序について、次の基準で作成すること。

1 各行路の食事時間及び睡眠時間は、労働時間Aを除いて、朝食30分以上、昼食及び夕食は各40分以上、睡眠時間は5時間以上を確保すること。
食事時間帯は、朝食は7時から9時、昼食は11時から13時、夕食は17時30分から20時 30分の間に設定すること。

2 拘束時間は、日勤行路は9時間以内、泊行路は20時間以内を基準に作成すること。
泊行路の出勤時間は13時以降、退区時間は遅くとも12時以前とすること。

3 「折り返し時間」は10分以上を確保すること。できない場合は、段下げ交替とすること。

4 1勤務を終了して次勤務に就くまでの時間は、前行路の労働時間Aを確保することを最低基準とすること。
労働時間Aが8時間に満たない場合は、最低8時間以上を確保すること。

5 休日行路は、平日の出勤・退区時間の範囲内を基準に作成すること。

6 運転線区・業務内容の習熟という観点から、各区各組の交番順序は、4週を限度として作成すること。

7 3連休タイプの交番順序は採用しないこと。