

97. 3. 21 4568



月刊 千葉労働

3月ダイヤ改に向けて交渉 運転保安、労働条件、労務政策

三月一二日〜一四日まで、三日間にわたって、昨年十二月ダイヤ改以降の労働条件の改善や運転保安確立に関する団体交渉が行なわれた。要求項目は各区全般にわたるので、問題点を絞って報告する。

東浪見駅ポイントの改善問題

(「日刊」で既報のとおり、複線化以降強く改善を要求してきた東浪見駅の三五km/hポイントとは、千葉支社が調査した結果、四五km/h制限のポイントであったことが判明している)

組 東浪見駅上りポイントを改善すること。またそれまでの間ATS-Pの地上子を敷設すること。

当 三五km/hポイントは全社的にあまりなく、改善せざるを得ないと判断していたが、四五km/hポイントとなると多くあるので今のところ改善の考えはない。

組 考え方が甘いのではないかと。一般的に改善を求めているわけではない。複線になり、スピードアップされたからこそ要求している。全社的にもあると言うが、複線区間で通過列車が走るような箇所でもあるのか。

当 …… 本社も含めて議論をしてきたが、そこまでは調べていない。

組 この問題ばかりではなく、この間あらゆる問題で、トータルな検討や判断を行なう姿勢が無くなっていること

に危機感を感じる。運転保安や安全は総合的なものだ。何の条件も考えないで、制限速度が一〇km/h上だったから問題ないというのではあまりにお粗末すぎる。

組 …… 当社も含めて検討はしてきたが、四五km/hポイントは全社的にもあるということでは安全が守れるはずがない。

組 三五km/hのときは改善に向けて検討すると回答した。三五km/hと四五km/hとはどれほど違うのか。四五km/hなら安全という認識か。

当 三五km/hのときは、落差が大きすぎるかな、というのがあった。四五km/hならどうかと言われても……。

組 会社側のミスは何とか認めたいとするような感覚しか感じられない。

当 ミスを否定するわけではない。主張は伺い、今日も「今のところ」という回答をしているわけで、本社と議論します。

館山運転区の縮小政策について

組 館山運転区について、動労千葉の組織破壊を目的とした縮小政策を中止し、従前の業務量に戻すこと。

当 見直しが生じたのは、千葉―館山、千葉―鴨川の直通列車を見直したことで、七〇km圏の増発の結果である。

組 館山が持つていた特急列車が京葉運輸区に移管されており、実際はそんな問題ではない。組合対策として意図的に行なわれていることは明らかだ。

当 京葉運輸区では、朝夕と昼間帯の業務量が落差があり、これをできる限り埋めて効率的な業務運営ができるような行路づくりをした結果である。

組 そんなことを言うが、京葉運輸区は、朝の場面の内房特急も持っているし、夕方、一七時半から一九時半頃まで館山で運用入出区となるような特急列車も持たしているではないか。言っていることは全く現実と違う。

当 それだけとらえられても、……。

組 勝浦を潰し館山を縮小し、その一方で、京葉運輸区は、乗務員詰所に座ることもできなくなるまで拡大するなど、動労千葉潰しだけが優先されていることは明らかだ。こんなやり方は直ちに中止せよ。

総武緩行線の業務移管問題

組 組合の調査によれば、全く同じ線区を運転している習志野運輸区と中野電車区を比べると、日勤行路の平均で、習志野の方が三〇分以上も拘束時間が長くなっている。泊行路でも同じように習志野の方が長拘束だ。同じ会社の同じ業務で異常というしかない。

当 拘束時間だけを見ても、……中野の方が通し行路が多いと聞いているが……。

組 このことは、前にも具体的に数字をあげて指摘している。その時は二十何分という差だった。「平準化しよう努力している」と回答したが、実際は逆に悪くなっている。

当 拘束時間だけをみればそうかもしれないが、拘束時間だけで判断することはできない。昨年ダイヤ改でも改善した部分もある。

組 そんなことを言うなら、乗務員口がどうなのか、労働時間Aがどうなのか、具体的に出してほしい。このことは、この間何度も主張し続けていることだ。会社の回答には何ひとつ根拠がない。

当 今後も平準化に向けて努力する。

