



月刊 千葉動力労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.7.24 No.3433

千葉支社 基本要末提出 要点解説



運転保安プロジェクト

3. 運転速度について

- (1) 信号現示に対する速度制限について、注意信号45K/H、減速信号65K/Hとする全列車統一した扱いにすること
- (2) 線区別、曲線の制限速度は、「運心」の基本速度により統一した扱いにすること
- (3) 運転時分、表定時分の短縮は行わないこと

4. 列車無縁について、走行中の場合は停車して扱うようにすること。

5. 分併作業を行う列車については、余裕をもって作業が出来る時間を確保すること。

6. 東中野・信楽事故に鑑み、電車の前面を強化する対策を講ずること。

7. 千葉～成田間の全踏切を立体交差に改善すること。

8. 全職場で年休、休暇が完全取得できる要員体制とすること。 また、研修・訓練および臨時列車運転の波動については要員配置を行って実施すること。

9. 運転士の業務内容について、運転業務以外の雑用は行わせないこと。

10. 業務事故に対する処分について、責任追及のみの処分を改善し、賃金上の不利益については回復措置を講ずること。

11. 全ての運転士有資格者については、希望者をすみやかに運転士に登用すること。

【運転労働における労働衛生施策に関する意見書】

日本産業衛生学会運転労働安全委員会 (1974年)

大中企業にあっても、運転事故防止には精神主義的色彩が濃いのが現状である。施設や車両の欠陥についてはようやくその改善に関心がむけられつつあるとはいえ、なお運転者の注意力にのみ依存する事故対策が主流を占めているといわざるをえない。他方、労働衛生学的問題点はいつそうおざりにされてきた。……事故原因における人的要因が設備や労働条件等と独立に取扱われて、事故の多くが運転者の注意義務違反によるとする傾向が今日なおみられるのはぜひ改められなければならない。その事故を生ぜしめた物的条件と労働条件とが指摘されるべきであり、信号違反や眠け等を含めた注意低下状態もきわめて生理的事象として発生しその個人的努力による防止が困難である事実留意しなければならない。

運転速度の規制は、言うまでもなく運転保安にとって極めて重要な課題です。要求していることは三点です。① 3月ダイヤ改で(京葉線は以前から)、信号現示に対する制限速度を、団交等でも一切明らかにしないまま上げたことについて、これを元に戻し、全線区統一した扱いにすること。② 車種等によってバラバラな速度制限を、運心の基本速度により統一すること。③ すでに、経営計画において、次期ダイヤ改で全面的なスピードアップが明らかにされている状況のなかで、当面これ以上のスピードアップや表定時分の短縮を行わないことです。

この主張は、スピードアップ自身による危険性の増大と共に、車種・線区ごとの違いによる煩雑化による危険性の増大を解消せよ、という二つの内容を含むものです。この点は、83年にまとめられた「国鉄鉄道科学研究所労働心理研究室」の研究結果でも、「電車化でスピードアップした上、計器類や外の信号が増え、運転の動作が単調なのに緊張感だけは強くなるなど運転そのものが精神労働になっている。……『基幹線・急行型』の通過事故は、作業の多様化に伴うあせりや疲労によるケースが多いのが特徴。……放置しておく事故は増えるばかり」と指摘されています。

成田エクスプレス担当の運転士にとって、安全問題は即生命の問題となっています。「踏み切り事故ひとつ起きたら死んでしまう」…これが職場の共通した声です。従って、本社にも要求した前面強化とともに、千葉～成田間の全踏切の立体交差化を要求しました。

現在JRでは、駅の合理化・要員削減のしわ寄せとして、行き先表示や運行フダの変更など、さまざまな業務を運転士に押しつけています。さらには、予備勤務時に草刈りを行なわせることなども、「現場長の指示はどんなことでも従うのが当然」としています。しかし、ただでさえ加重な乗務労働が強制され、折り返し時間等も駆け足をしなければ間に合わないような状態のなかで、さらに様々な業務が押しつけられては、運転士が運転業務に集中できるはずはありません。

業務上の事故に対して、処分→一時金カット→昇給カット(更に加えて乗務停止)と、三重四重に続く個人追及攻撃は、運転士にとって、一種の脅迫観念にまでなっています。さらに同じ事故でも、組合所属によって処分の重さが違うなどということが平然とまかり通っています。誰も事故を起こそうとして起こす者などいるはずがありません。われわれは、個人追及をやめ、原因や背景の究明をこそ真剣に行なうことを要求します。また、万が一処分を行なった場合にも、不利益については、一定の期間をもって回復措置を行なうことを要求しています。

七月一七日勤務千葉は、夏季手当及び昇給カットについて団体交渉を行った。JR千葉支社が減額の根拠として並べた理由は、ものも言えない暗黒の職場支配、法も権利も認めない違法企業の実態をくつきりとうかびあがらせるものであった。

例えば、またはや組合バツジやネクタイピンをカットの理由として居たことをはじめ、ストライキの時に職場に居たと言つてカット、なんと！公休日職場に行くと、用のないものは職場に居てはいけないうとカット、駅・売店で客のいないときにイスに座っていたとしてカット、当局に対してひと言口を開けば、「暴言」、「反抗的態度」としてカット、(例えば、「区長、なんで勤務千葉の組合員に対してだけはあいさつしないんだ?」…これが「暴言」だ!) 出面二名の売店で、病欠が出たときに、「助役をひとりまわしてもらえないか」と言う、執務態度不良でカット(何とこの時は、助役をまわすことを拒否しながら、売店前に監視のためだけに助役がはりついてた!)

昼休み支部長が詰所で団交の状況を報告すれば、職場内組合活動だとカット…まだまだあげればキリがない！これがJRの職場だ。まさに職場は労働監獄と化している。

