



# 千葉労働動力

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

91.8.5

No. 3440

# 交際基本要請に関する保安運転

—7月29日、千葉支社— 極まる不誠実さ!!

七月二十九日、動力車乗務員の労働条件改善と、運転保安確立に関する基本要請について、千葉支社と団体交渉が行われた。  
交渉には、現場からプロジェクトの委員も参加し、鋭く当局を追及した。  
当局の回答は、またも、ほとんどの項目について「就業規則及び乗務割交番作成規程に

基づき作成しているものである」として、実質的に団交を拒否するに等しい不誠実なものであった。  
しかし、現場の実態にふまえた、具体的な問題点を指摘すると、回答は「資料がない」「知らない」「聞いていない」とただひたすら沈黙をきめこむのみであった。

## 《—主かな交渉経緯経過—》

## 運転時分について

〈組合〉 基準運転時分では運転できない区間が多数ある。改善せよ!

〈当局〉 基準運転時分で入らない所はない

〈組合〉 と判断している。

〈組合〉 (具体的に駅間、時分をあげて指摘)

〈当〉 (沈黙)

## 停車時分について

〈組〉 一五秒停車では、定められた取扱いをすることなどできない。

〈当〉 一五秒停車できると判断している

〈組〉 できるというならば、その概算の内容を明らかにせよ!

〈当〉 今、その具体的資料はない。

## 折返し時分について

〈組〉 夏季輸送で設定された、鴨川駅での到着後、次の列車に乗り継ぐまで二分三〇秒などというのはどう考えても無理だ。

〈当〉 当局自身、「三分前出場」を指導しているではないか。  
〈当〉 そのことは聞いていない。

## 列車無線の取扱いについて

〈組〉 指令からの無線の取扱いがデタラメだ。走行中に受領券を書かせたり、忘れ物を捜せということまで運転士に指示したり、無線使用区間外まで、無線での指示が行われている。  
〈当〉 その実態は知らない。

## 千葉—成田間の踏切の立体交差化について

(唯一、具体的回答らしきものがあったのは、この一点だけであった)

〈組〉 成田エクスプレスの担当運転士は、常に生命の危険を感じながら運転している。これは、大変な精神的な負担になっている。

〈当〉 千葉—成田間はすでに二十一箇所の踏切に支障物探知装置を設置した。また今年度中に十箇所増設する。これですべて踏切は設置されることになる。

さらに、成田駅構内の囲護台踏切は立体交差を進めることにしている。

〈組〉 踏切の遮断棒の破損事故が多発していることから、支障物探知装置を設置すれば安全というのは問題。直前で装置が作動しても列車は止まらない。  
〈当〉 全て立体交差化は困難である。