



国鉄千葉動力車労働組合

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 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

98. 1. 12 No. 4734

新たな大合理化阻止への前哨戦 全力で3月ダイ改闘争へ

三月ダイ改闘争は、当局新が画策する新たな大合理化攻撃との闘いの前哨戦だ。17日以降、連日の団体交渉が始まる。反合理化・運転保安確立に向けて、全力で闘いを強化しよう。

乗務員分科会は、ダイ改の要求のづくりにあたって、常任委員会での議論を通して、次のとおり行路・交番作成の基準に関する要求をまとめた。

● 行路・交番作成の基準に関する要求

- (1) 各行路の食事時間については、労働時間Aを除いて、朝食30分以上、昼・夕食40分以上を確保すること。
- (2) 食事時間帯については朝食は7時～9時、昼食は11時～13時、夕食は17時30分～20時30分とする。
- (3) 各行路の睡眠時間は、労働時間Aを除いて5時間以上を確保すること。
- (4) 拘束時間は、日勤行路は9時間以内、泊行路は20時間以内とすること。
- (5) また、泊行路の出勤時間は13時以降、退区時間は12時以前とすること。
- (6) 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。
- (7) 一勤務を終了して次の行路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。また、前行路の労働時間Aが8時間に

これは、人間らしく働き、運転保安を確保するための、われわれの最低基準だ。

● 運転保安確立を！

またわれわれは、大月駅事故に踏まえ、①3ヵ月間乗り入れている線区を乗務する場合は、事前に線見訓練を実施すること、②強制配転されているベテラン運転士の原職復帰、③指導員や指導操縦者の指定について、露骨な組合差別を直ちに中止すること、④日常的な指導・訓練のあり方の改善等、運転保安の確立に向けて、経営の抜本的な転換を求める要求を提出した。

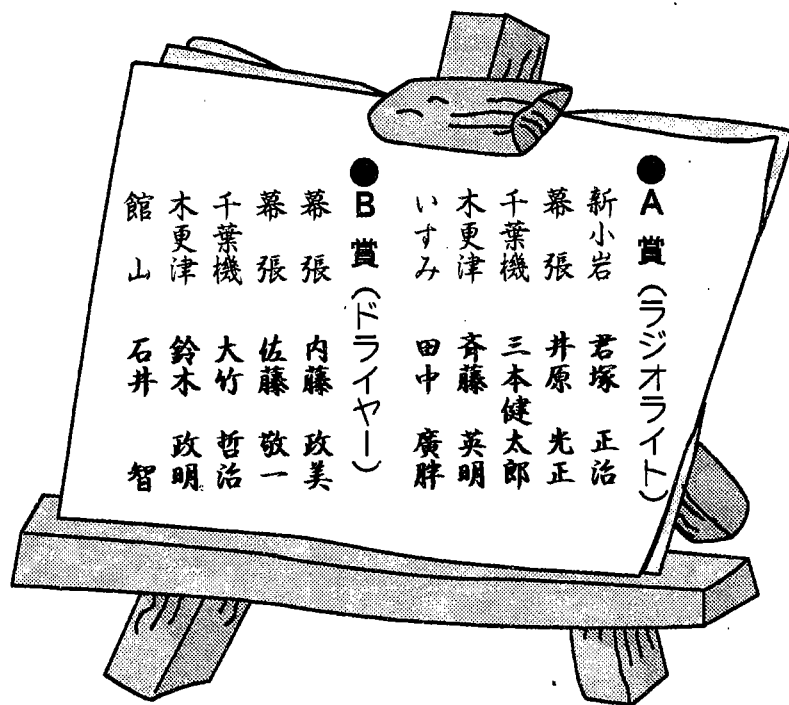
この間、延長34両の有効長しかない箇所に、運転士が無線で指令に対し、「入れない」と申告しているにも関わらず、延長36両の列車を入れてしまうという、信じられないような規程違反の指示が行われる事態が相次いでいる。

また、降雪時の多発した架線事故、ATOS (東京圏輸送管理システム) の故障等連日の輸送混乱に見られるように、運転保安はまさに危機に瀕している。

- (7) 休日行路については、平日の出勤・退区時間の範囲内を基準に作成すること。
- (8) 三連休タイプの交番順序は採用しないこと。
- (9) 行路・交番表の作成にあたって、各区毎に現場代表とのダイ改検討を行うシステムを確立すること。

新春お年玉クイズ当選者発表

正解は、**ハツユメ**(初夢)です



賞品は、2月20日の定期委員会のお渡しします。

● 動乗勤の再改悪！

JR貨物は、この春から夏にかけて、乗務員勤務制度の再改悪を提案しようとしている。1月21日に行われた本社との交渉において貨物当局は、「春から夏にかけて提案し、次期ダイ改で実施したい」「現在の乗務員の勤務は、一日平均労働時間は七時間、交番作成は一循環を平均して7時間10分以下となるよう作成する、と定めてあるが、現実には労働時間が7時間をかなり下回っている。改正の主旨は、7時間にできるだけ近づけることができるような制度を念頭において検討している」と公言している。

折り返し待ち合わせ時間を労働時間からカットすることによって、極限的な労働強化を可能

● 構内作業全面外注

またJR東日本は、構内作業の全面外注化攻撃を画策し、JR東労組と結託して、提案時期見計らっている状況にある。

93年に提案され、一旦は挫折したこの攻撃は、①検修区所構内における運転操縦業務、②出区点検、③誘導、④車両の連結・開放作業、⑤仕業検査業務を全て部外委託するというものだ。検修そのものを解体してしまうに等しい大合理化攻撃である。われわれは、「第二の分割・民営化」とも言うべき新たな大合理化攻撃を許すことはできない。三月ダイ改闘争はその前哨戦だ。98春闘と結合して、全力で闘いを強化しよう。