

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 動力労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 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
99.6.17 No. 4978

JRは労働条件を改善しろ! ⑤

千葉支社交渉

《京葉編》

食事は欠かせない問題だ!

京葉の場合、食事時間の問題では二行路が典型的だ(表一参照)。ユニット明けで四時五三分出勤で六時に出勤、蘇我を回って東京、もう一度蘇我を回って東京に戻る一〇時まで、ほとんど食事ができない状態だ。泊行路やユニット交番の場合、早朝から列車を運転しなければならず、体のコンディションやをきちんとするために食事は絶対に欠かすことができない重要な問題だ。

JRになって以降、運転台に着くと体の具合が悪くなる運転士の数が増えていることなどを指摘し、こうしたことはスピードアップや食事後の生理現象などを考えることにより精神的にストレス等が溜まるために発生していること、効率面だけを追求した会社の姿勢を改め余裕をもった行路をつくることを求めた。

大型行路解消を

大型行路では三行路と一八行路がある(表二参照)。出区担当から八六一Yまで二時間以上も乗りっぱなしになっている。しかも、ラッシュ時間帯にもかかわらず東京駅で五分二〇秒しか折り返し時間がないのだ。東京駅到着後運転台を待たず、乗客が丁度運転台方向に流れてくるためにほとんど動

けない状況だ。このため一旦乗客とともに階段を上がり、反対側の運転台に向かうという対策をとっているのが現状だ。しかし、これでも運転台につくと直ぐに出発という状況であり、段下げなどの対策をとることを求め、会社側も、段下げにできるところは直すことも考えているとの考えを示した。

また、睡眠時間については、一八行路、二七行路、二八行路を指摘し、四時間台の睡眠時間の解消を求めた。とくに、構内の体制を強化することで入出区を解消することで睡眠時間の確保などできることを指摘した。

対面点呼中止を

外泊地での「対面点呼」については、この間も中止を求めてきたもんだいだ。この問題で当該の駅などでは、乗務員の体調などの確認などについては、責任を持つていない、と運転士に答えていること、そもそもはつきりした責任体制や報告体制がないなど、「点呼」と名付けてはいるが規程等に照らしも点呼などではないことは明らかであることなどを追及した。

また、京葉運輸区の休養室については、入出区線の下にあることから騒音が激しく、まともな寝ることもできない状態であり、新築または移設が望ましいとくに、貨物の京葉線乗り入れもあることから、これに伴う必要な整備を行なうための機会と

とらえて休養室の改善を改めて要求した。

蘇我駅詰所拡大

蘇我駅の乗務員詰所については、これまで手狭なために拡大を求めて幾度となく交渉を重ねてきたが、今回の交渉の中で千葉支社は、蘇我駅乗務員詰所についてはスペースを拡大すること、計画中であることを明らかにしてきた。

現在は、ピーク時には運転士車掌、他区の乗務員も含めると三〇名程が詰めることになり、食事もとることができないほど立錫の余地もない状況だ。こうしたことから早急に拡大の実現を要求し、今後、具体的内容ができた次第明らかにすることを確認した。

事故車両を翌日から運用?

また、この他に、六月四日に外房線・宮原踏切で自動車と衝突した二五五系列車について、排障器も取り付けられていないまま事故翌日に営業運転するという、安全をも顧みない千葉支社の姿勢について聞いた。千葉支社は、この問題については、予備車がある場合は一八三系を運用するが、ない場合には当該の二五五系列車を運用する、部品については約一カ月かかり、七月上旬に手配できる予定になっている、列車の走行に必要な強

度等については確保していることから運行を決めたとの考え方を明らかにしてきた。しかし、もう一度宮原踏切と同様の事故が起こった場合、自動車も炎上する危険性があることなどを指摘した。

表1. 2行路

東京	新習志野	蘇我
6:31	657Y	6:46
7:34	656A	6:55
8:02	869Y	9:08
8:11	968A	9:20
9:56	1083Y	11:27
10:22	1270Y	12:15
10:25		12:25
13:17		
13:23	1371Y	
14:00		

表2. 3行路

東京	新習志野	蘇我	安房鴨川
6:47	661Y	7:03	
7:58	760A	7:16	
8:04	861Y	8:57	
		55M	10:54
		62M	11:35
		13:00	
		13:39	
		13:23	