結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

動労千葉

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・18 No. 4979

JRは労働条件を改善しろ！

千葉支社交渉 銚子編 ⑥

食事時間確保の基本の確立を！

銚子運転区の場合、食事時間が摂れない行路としては二行路が挙げられる（表一参照）。五時一七分出勤、出区担当で六時過ぎに銚子を発車して千葉から回送で幕張電車区に八時過ぎに入区する。しかし、土・休日の場合には食堂が休みのため食事が摂れなくなってしまう。

また、一六行路などは、一〇時過ぎに出勤し、乗り出して千葉に到着後も運用入出区担当があるため、三時間以上列車に乗りっぱなしという状態で、昼食がまともに摂れないことから、会社として食事時間についてどのような考え方を持っているのかを質すと、食事は各自で手配することになるが、具体的には考えていない、という全く内容のない回答だ。各自手配といっても、時間と場所が設定されていなければどうしようもないことだ。こうしたことから、会社として食事時間を確保するための基本を確立すべきであることを強く要求した。

成東折返し五分！

三六行路（表二参照）については、一三三三M～一三三八Mの折り返し場面で、八両を五分で折り返す設定になっている。しかし、機器整備、列車番号、行先字幕、横サボを変えると全く時間がなくなってしまい、う。しかも、ラッシュも終わりあわてて折り返す理由もことさらない時間帯だ。

千葉支社も、時期ダイ改に向けて他のスジ等を見ながら検討するとの回答が示された。

また、列車の到着が遅延した場合等で時間がない場合には、字幕等については車掌も協力するように指導していることも確認された。

三行路は、A・B回しのロングランが行なわれる典型的な行路だ（表3）。九時二七分千葉発車以降、銚子で終わるまで四時間三〇分も同一列車の運転台に座りっぱなしだ。こうしたA・B回しについては以前から解消を要求しているが、全く改善されていない行路だ。千葉支社は、錦糸町での運用入出区で時間があるから一継続は切れるから大丈夫だと回答するが、同一列車から離れられないという拘束感により運転士の緊張は全く解消されないことから、次期に向け検討することを要求した。

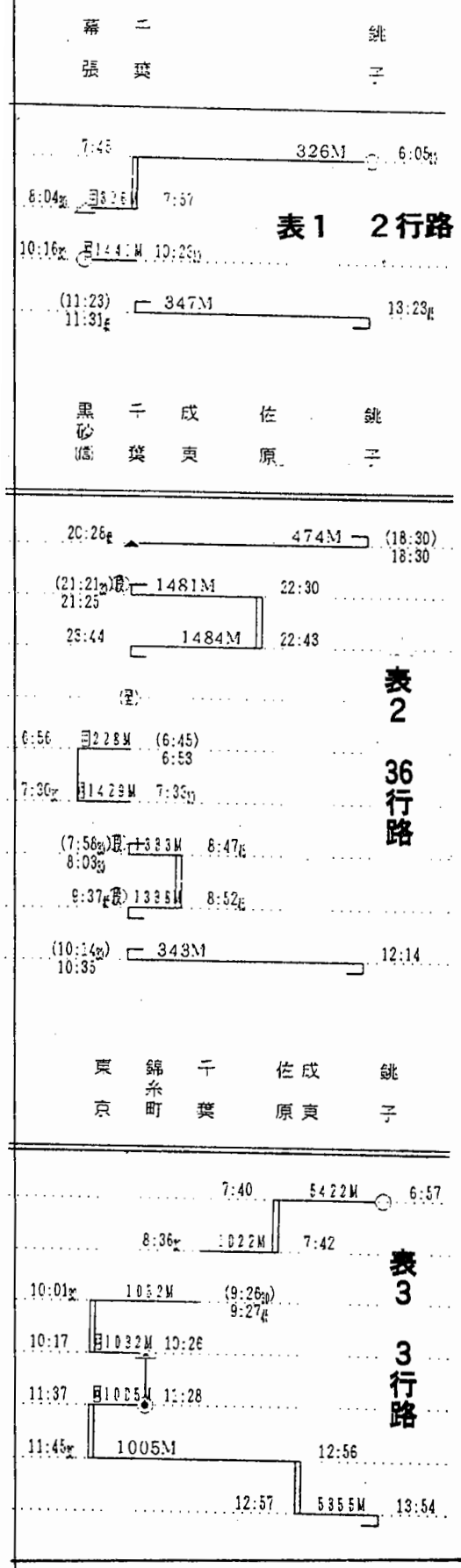
榎戸駅上りの場合、交換のために常時注意信号が現示されるために四五秒の遅れが発生し、八街駅でも上・下線で常時四五秒程度の遅れが発生している。信号機は進行現示で進むことを前提に運転時分を設定していたとしても、実際には常時遅れが発生している以上、この遅れを運転時分に盛り込むことはあまりにも当然だ。

また、会社側からは「列車設定上、警戒現示は出ない」とこれまで説明が行なわれてきたが、東千葉～千葉などで相当数の警戒現示が出て遅れが発生していることなどを指摘し、会社としても動労千葉が指摘した場所での遅れについては区の職制等の添乗により現状を把握するとの回答を示した。

踏切の安全対策を

日向～八街間での列車の横揺れについては、五月中に道床交換が行なわれたが、これ以降も横揺れが発生していることから再調査を行い、対策を講ずることを確認した。

踏切の安全対策については、とくに石出踏切の場合、下り込みのカーブになっているためにダンプ等から直接踏切が見えないために危険な踏切だ。この間もダンプやトラックが遮断棹に接触して停まったり、障害物検知装置が動作するなど、一歩間違えば大菅踏切と同様の事故が起こりかねない場所になっているため、改めて立体交差等の対策を行なうように要求した。

この他に、PRC時素による列車の遅れが発生している箇所について改善を求めるとともにPRCのシステム、セクションの場所等を明らかにすることを求めた。

成田駅での分割作業の際、橋の下で旗が確認しずらいことから、合図者を二名配置することを求めたが、駅要員の配置等を検討しなければならないことから、当面、合図灯（LED化したもの）により分割作業を行なうことで確認した。