

# 国労

# 蘇我運輸区分会ニュース

3月22日（火）13時～

## 第4回執行委員会③

蘇我コミュニ講習室



## タイヤ改「正」後の諸問題

**安全・サービス・事故防止のために  
乗務員の余裕を確保しろ！**

**タイヤの個人配布廃止**  
経費節減を目的に訓練資料、業務資料、乗務カード（現時点で便宜上残されている）、そしてついにダイヤ（運行図表）まで廃止となりました。特に私たちの乗務する京葉

線内は、複雑な線区で武蔵野線の案内や、他列車との交換、乗り換え等々ダイヤなしでは仕事が出来ない特殊線区です。現場管理者も含めて廃止反対を訴えました。が受け入れられず「ダイヤを使ってる案内はしなくて良い」という指導となり、武蔵野線等どうしても必要なものに関しては、DTAC内に用意されることとなりました。とは言え、長年当たり前のように行なってきた案内放送に関して、明らかなサービス低

下であり、モヤモヤ感が残ったままです。

また、ダイヤ乱れの際には、やはりダイヤを見る必要性があり、タブレットでは・・・無理！！

### 準備時間の削減

出勤点呼から乗務開始（発車）まで、乗務終了から終了点呼までの時間が特に特急行路では大幅（約15分ほど）に短縮されることとなりました。（一部運転行路については増えているものもあります）

確かに会社の言う通り「早く帰れる」「いっぱい眠れる」等があります。が、前者の場合だと乙（明け）で、点呼時間が

**労働条件の改善は、組合の結集力でしかあり得ませんよー**

ら発車時間までギリギリのものもあり、非常にせわしなさを感じます。このせわしなさが、忘れ物等の失念につながるような気がしてなりません。乗務員の精神面の余裕で、サービスや安全が守られ、更には事故防止にもつながっていたのではないのでしょうか。

後者は現在、特急乗務を終え、本区に戻り、入金締め切りを行なうと、すぐに終了点呼といった状況です。55Mで終了する行路が所定で2つあり、少しでもものんびりしていると終了点呼に間に合わず超勤となり、更に同列車では、舞浜臨（D）(多客臨)の行路も増えることがあり、この場合だと確実に3人目は間に合いません。

会社は徒歩時間の設

定に関しては単に「距離」でしかなく、長い階段の昇り降りや、信号のある交差点等々の地理的な事情、更には朝、眠い身体で重い胸乱を持って歩く・・・といったごく当たり前の状況判断がなされていません。会議内では、地本連協が検証している旨の報告と「超勤が発生したり、何かあったら申告していこう」となりましたが、根本的な修正見直しが必要かと思えます。

### 運転士の労働強化

今まで車掌が行なってきた出区電車の行き先設定、ドア開け、自動放送等々が運転士の仕事となり、これも精神的な部分で安全・サービス面で支障が出ない心配です。こんなことまでして、車掌の仕事を無効と判断し、労働時間（賃金）を削りたい会社のやり方・・・許せません！