

労働者のみに犠牲にしている「過員」攻撃は許さない 当局「申第16号」に「不誠実な回答」

国鉄千葉動力車労働組合

85. 4. 22

No. 1922

千葉市要町二一八（動力車会館）

（鉄電）二九三五（六・公衆）〇四七二（二二）七二〇七

四月十一日、千葉鉄当局は「国鉄をとりまく情勢が厳しく、増収活動、経費の節減を図るため『余剰人員の活用策』を実施する」とし、通勤対策業務をはじめとする「余剰人員活用策に伴う要員運用について」なる提案を行った。動力千葉は、国鉄問題の本質をいんべいし、労働者のみに責任転嫁する当局の無責任な姿勢を厳しく糾弾するとともに、団体交渉による解決を要求し「申第16号」を発売した。四月十八日の団体交渉において、当局は「申し入れ」に対する回答を行ったが、労働者の感情や運転保安問題を無視し、不安、不信、怒りを倍加させる不誠実きわまりないものである。

動力千葉は「特改および旅行センター補助業務、乗務員の通対拒否」「通対は全員泊勤務とせよ」の基本的立場にふまえ、当局提案の不当性を追及していく。

「動力千葉申第16号」に対する当局回答

| | | |
|---|--|---|
| <p>要求 1</p> <p>「余剰人員の活用」施策にあたっては、団体交渉で解決することとし、組合員の不安感をいたずらに拡大させないため、誠意ある対応を行うこと。</p> <p>回答</p> <p>「余剰人員の活用」に伴う施策内容については、年間教育計画を含め、既に説明したとおりです。本施策の実施に伴い、労働条件に変更が生ずるものについては誠意をもって協議したい。</p> | <p>要求 2 の ①</p> <p>運転関係職場の業務拡大を図ること。</p> <p>「余剰人員活用」施策にあたっては、運転関係職員の転勤、助勤ではなく運転区所にその業務を移管すること。</p> <p>回答</p> <p>営業系統の業務を運転区所に移管した場合、現金、乗車券のとりまとめなどの部分について運転では対処不可能な実態にあり困難。</p> <p>要求 2 の ②</p> <p>検修近代化の実施等に伴い、外注化した作業を直轄とすること。</p> <p>回答</p> <p>既に外注化しているものを直営に戻すことは業務運営のシステム全体としての効率を阻害するばかりか、外注会社との契約の安定性の阻害、雇用問題にもつながるので、現状の姿を維持していくなかで、より一層の経済効率の向上を目指す。</p> <p>要求 2 の ③</p> <p>当分の間、運転車掌業務を運転区所に移管すること。</p> <p>回答</p> <p>組織の分散化に伴う業務執行上等の諸問題及び国鉄をとりまく諸情勢の変化等を勘案すると現段階での移管は困難。</p> | <p>要求 3</p> <p>乗務割交番のなかに時間調整の非番日を設けること。</p> <p>回答</p> <p>乗務割交番の中に、新たに非番日を設けることは、一人当たりの労働時間の扱い等の問題もあり、今施策の中で明確化は困難な情勢にある。</p> <p>要求 4</p> <p>踏切等の事故防止対策を強化するための施策を行うこと。</p> <p>回答</p> <p>この対策にあたっては、地元住民及び自治体の同意と多大な予算が必要のため、実行まで長時間を要しているが、今後も鋭意協議を重ねていく。</p> <p>要求 5 の ①</p> <p>通勤対策業務の実施にあたっては次によること。通勤対策業務のみとすること。</p> <p>回答</p> <p>主な業務内容は、既に説明したとおりであり、当局としても今施策について実施していきたい。</p> <p>要求 5 の ②</p> <p>出・退勤は、所属区所で行うこと。</p> <p>回答</p> <p>「日勤」または「一交」勤務を適用し、一勤務全て「助勤」扱いで実施していきたい。</p> <p>要求 5 の ③</p> <p>勤務形態は一交とすること。</p> <p>回答</p> <p>通勤業務の業務実態を勘案し適用したものであり、全て「一交」勤務の適用は困難。</p> <p>要求 5 の ④</p> <p>期間は一月とすること。</p> <p>回答</p> <p>実施期間は当分の間であるが、個人個人の運用の周期はおおむね一年間で計画している。</p> |
|---|--|---|