

運転保安無視の人減し合理化阻止へ



勤労千葉

82.8.25

No. 1130

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電)二九三五(六・公衆)四三三二(七)七二〇七

臨調攻撃を取場からうちくんだこう！ 乗務員分科を中心に団体交渉

勤労千葉は、乗務員分科会を中心に五月二〇日申十一号を発売以降、申十三号・申十四号をもって乗務員の立場から、管内全線にわたる線路悪化の現実を指摘し、早朝改善をもとめる団体交渉の場を通して具体的要求をつきつけてきた。

八月十九日に開催された申十四号に対する団体交渉においても、全支部の調査結果にもとづく約一〇〇ヶ所の具体的改善要求をもって全線にわたる線路荒廃が浮きぼりにされた。

「M・T・T神話」の虚構

管内の線路保守の体制は、五保線区十六支区で分担され、各支区毎にM・T・Tが一台配置され、二〇人前後の作業班が配置されている。

この体制は、数次にわたる合理化・機械化・外注化の結果作られたものであり、運転保守軽視の現実でもある。

当局は、「昭和五五年以降、M・T・Tの稼働量の向上により、P値(線路状態を表わす指標)が向上し、保守状態はよくなっている」という「M・T・T神話」を作り上げ、合理化・機械化の正当性を強弁してきている。

しかし、M・T・Tの稼働アップにより線路はよくなるという当局の過信は、大きな誤りであり、線路保守は、人力が中心になった除草・排水対策等の総合的保守作業によるものであることはこの間の線路状態の推移を見れば誰でもわかることである。

申十一・十三・十四号で我々が指摘した線路荒廃の状況は、その何よりの証明である。八月十九日団交の申十四号の内容のほとんどが「噴泥」で、特に内房線においては千葉(館山間約九〇K中に約三〇ヶ所の噴泥箇所(三Kに一ヶ所の割合)が指摘されている状況は、人減し合理化が安全輸送を脅かしていることを何よりも雄弁に物語っている。また、申十一号以降我々の追跡調査によっても我々が指摘した噴泥箇所等は保線関係員の努力により改善が行われても、また別の箇所が悪化する等、線路状態がよくなったという結果はどこにもない。

特に久留里線・木原線においてはその惨状は極限の状況にあり、営業線区とは言えない線路状態であるにもかかわらず、抜本的改善策が何ら立てられていないことなど当局の輸送安全無視の合理化姿勢は極めて問題である。

当局が具体的誠意を示さなければ自衛手段をとる

勤労千葉は、こうした管内全線にわたる線路状態の悪化と当局の線路保守に対する基本施策に対し、怒りをこめ、次の点について申し入れ団交を打ち切った。

- ① 申十一・十三・十四号に引き続き、今後も線路状態の調査を継続し、改善要求を行っていく。
- ② 「線路保守体制に問題があり、充分な保線要員を配置すべきである」という我々の主張は、この間の団交経過、調査の内容によっても明らかである。
- ③ 団体交渉を重視するが、線路問題は、六月二七日の東浪見(大東間)で発生した事故でも明らかのように、乗客と我々自身の生命にかかわる問題であり、当局が具体的に線路状態がよくなるという形で誠意を示さない場合、我々は自衛行動をとらざるをえない。
- ④ 運転保安全般について人減らし合理化という状況のなかで我々は危機感をもっている。今後運転保安については誠意をもって努力すること線路悪化の真の原因は、当局の人減らし合理化のため、職場生産点から第二臨調攻撃粉碎へ向けさらに取組みを強化しよう。

※注 M・T・T体制

M・T・Tとはマルチ・タイ・タンパーの略で、道床のつき固めを行う作業機械で、一台・五名で作業する合理化体制。