



日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.2.12 No. 3347

2月7日の団体交渉でさらに追及する 習志野運輸区の設定は 労務政策優先のため!

ストライキで反撃へ

前回一月二三日の団体交渉のなかで、JR東日本千葉支社当局は、習志野運輸区の設定について、その理由として①前棒(運転士)と後棒(車掌)が一緒になることによる協力体制、②乗務員にもお客さま意識を持ってもらう、③指導管理面の一体化からいってもベター、という説明を行ってきた。この理由自体が習志野運輸区設置の理由としてはきわめてあいまいなものであるが、さらにその後、その内容が変わっていることが明らかとなった。動労千葉は二月七日開催された団交で、この点をさらに追及した。

一切が労務政策優先

業務移管の理由として当局は、「千葉支社の業務の重点自身が、業務核都市圏(注・千葉以東四十キロ圏をさす)に移った」と主張している。ところが、現在でも総武緩行線の車掌業務は、東京との比率で、千葉が七割・東京三割となっている。運転士は逆に東京七割・千葉三割である。

車掌区は一部を移管

それは、津田沼車掌区の総武緩行線業務の習志野運輸区への移管が、緩行線業務の全部ではなく、約三割の業務を移しただけということである。「前棒と後棒が一緒になることの協力体制」「指導管理面の一体化」などといったが、実際には津田沼車掌区の緩行線業務の一部のみを移管するだけで、ムリヤリ習志野運輸区を設置する。ここには何としても「津田沼運輸区を廃止すること」を目的とした、労務政策を最優先する当局の異常な姿勢が鮮明にあらわれているのではないか。

車掌では国労対策を

だが、車掌は、東京でも国労が多い。むしろ、千葉は当局の組織介入によって、鉄産労が多くいる。だから、東京へは業務移管しないということなのだ。さらに津田沼車掌区ではJR東労組は少数派であり、国労が多数派を占めている。だから、

転された動労千葉の運転士が約四十名、また動労千葉だということも運転士に登用されない有資格者が二四名もいるにもかかわらず、これらの組合員を「塩づけ」にしたままにしてきた。そして一方でJR総連の組合員を積極的に運転士に登用してきた。

非効率化もいとわず

習志野運輸区をつくり国労へ組織的ゆさぶりをかける。これが当局とJR東労組の狙いなのだ。はじめに労務政策があり、そのためにさまざま理由をつける、これが習志野運輸区設置でも鮮明になっている。

闘いにたとう

したがって、この攻撃は単に津田沼にとどまるものではない。津田沼の区は津田沼泊りが二十二区にも増える。一方習志野運輸区は津田沼泊りが七区しかないといういびつな構図になっている。総武線運行の電車は大半が、習志野電車区に配置されているにもかかわらず、乗務員は東京(中野)に集中する。これがこのいびつな構図の一切の原因だ。ことあるごとに「効率化」を主張する当局が、これほどの非効率化を平然と行う裏には、JR総連と一体となった労務政策があるからだ。

※今後のスケジュール

- 十五日 十時 予科生運転士登用差別事件地労委
- 十六日 十一時半 サークル協議会
- 十八日 十時半 千葉市アサヒボウル
- 二十二日 十時 スト支配介入事件地労委
- 二十一日 十四時半 スト褒賞金支給事件
- 二十二日 十時 地労委
- 十八日 十時半 木戸君脱退強要事件
- 二二日 十八時 動労千葉総決起集会
- 二二日 十時 中央労働委員会
- 二二日 十時 千葉市民会館小ホール