



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

9.10.15 No. 3475

動乗勤改悪に反対の声なし JR東労組

効率化に屈服

八月に動乗勤改悪が提案されて以降、われわれはこれが乗務員にとってより一層の労働強化になるものとして反対してきた。

こうした中でJR東労組は、これが旧動労の中心である動力車乗務員を直撃するものであるが故に、異例にも「職場討議資料・乗務員制度の改正(案)」についてを発行し、現在乗務員の多くが抱えている労働条件に対する怒り・不満をおさえようと必死になっている。

われわれは、JR東日本の五万人体制にむけた一環でもあるこの動乗勤改悪を許さず、反合・運転保安確立、JR体制打倒にむけて、この動乗勤改悪阻止を闘いぬこう。

第一にこの改悪が、JR東労組の承認の後に各組合に提案されたということである。当初の提案予定より実際の提案が遅くなったのはJR東労組の賛成が得られなかったからである。そこで一定の「修正」を加えたものが現在の案となっている。したがってJR東労組にとっては、はじめから反対の立場にないということなのである。

第二に、この「討議資料」の「本部の基本的考え方」に次のように書かれている。「効率性は会社として不断に追求すべきこと」「民間企業として効率性の追求を放棄すれば、競争に敗北し企業の存立そのものが危うくなるという現実を否定できません」。これでは資本・企業の論理「効率化の追求を全面的に承認していることになるではないか」。

したがって第三に、今回の最大の問題点である行先地での待合わせ時間を労働時間にしないうちも、「待合せ時間のみなしカウント廃止などによるものであることから、多くの意見が出されるところである」などと、客観的かつ平然と言う始末なのであり、JR東労組が今回の提案に何ら反対しない、むしろ推進者である姿が鮮明になっている。

われわれはJR東労組のこうした姿を、全JRの労働者とりわけ全運転職場の労働者に暴露しつつ、「すべての動力車職場の労働者は、動労千葉・動労総連合に結集せよ」を合言葉に、動乗勤改悪阻止、反合・運転保安確立にむけて総決起していこう。

四か月たったとしても回答できないの？
運転保安プロジェクトは、九月二三日貨物関係の検討会を行い、JR貨物関東支社に対する「労働条件等の改善に関する申し入れ」を九月二四日に行った(動労総連合申第二一号)。
すでに関東支社に対しては、五月二七日に動労千葉申第二三三号申し入れを行っている。ところが四か月以上経つのに、いまだにこの回答が行われていないのだ。「申第二三三号」とは、貨物協議会によって職場要求を調査してまとめたもので、社宅入居問題から衣服・設備・車両・乗務員作業の改善など全般的にわたったものであり、貨物職場の当面する問題点を集約したものである。
われわれは、このようなJR貨物の団体交渉軽視の姿勢を断じて許すことはできない。
「申二三三号」、「総連合申第二一号」交渉を強化するとともに、JR貨物本社に対する基本要素交渉の強化していかねばならない。
JR貨物は、五五才出向問題でも、団体交渉軽視の姿勢を表した。こうした姿勢を許さず、貨物協議会運動を強化しつつ、労働条件の改善、運転保安確立へさらに闘いぬこう。

JR貨物の団体交渉軽視を弾劾する

四か月たったとしても回答できないの？

運転保安プロジェクトは、九月二三日貨物関係の検討会を行い、JR貨物関東支社に対する「労働条件等の改善に関する申し入れ」を九月二四日に行った(動労総連合申第二一号)。
すでに関東支社に対しては、五月二七日に動労千葉申第二三三号申し入れを行っている。ところが四か月以上経つのに、いまだにこの回答が行われていないのだ。「申第二三三号」とは、貨物協議会によって職場要求を調査してまとめたもので、社宅入居問題から衣服・設備・車両・乗務員作業の改善など全般的にわたったものであり、貨物職場の当面する問題点を集約したものである。
われわれは、このようなJR貨物の団体交渉軽視の姿勢を断じて許すことはできない。
「申二三三号」、「総連合申第二一号」交渉を強化するとともに、JR貨物本社に対する基本要素交渉の強化していかねばならない。
JR貨物は、五五才出向問題でも、団体交渉軽視の姿勢を表した。こうした姿勢を許さず、貨物協議会運動を強化しつつ、労働条件の改善、運転保安確立へさらに闘いぬこう。

動労総連合申第二一号

1. 「動労千葉申第23号」について、すみやかに解決すること。
2. 「信楽事故」に鑑み、貨物会社の列車が他会社(旅客会社)に乗り入れている現状に踏まえ、「規定」「無線」等の扱いについて、「改正」を行う場合は十分徹底をはかって実施すること。
3. 列車無線について
 - (1) 機関車の無線機スイッチ類について、照明等により扱い易く改善すること。
 - (2) 列車無線について、列車が走行中の場合は停車して扱うようにすること。
- (3) 入換無線機について、安全確保のためヘッドホーン化すること。また、無線による入換作業用語の統一について徹底をはかること。
4. 総武快速線、新小岩操駅上り第1場内信号機に対する進路予告機を設置すること。
5. 大宮駅(上下)での乗り継ぎ時間は3分以上確保すること。
6. 佐倉機関区における「第2交B」について、対応できる要員を配置すること。