月刊 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

91.10.21　No.3479

災害時の勤務の扱いで団交

『今後は具体的に指示するよう現場を指導する』

この間、台風等によって千葉支社管内の列車の運行がマヒし、連日にわたって混乱した。

これは「分割・民営化」による営利優先主義により、無謀な要員合理化によって異常時に即応態勢できる要員がなく、当然の帰結であり、人災ともいえる。

人間性を無視した乗務員運用

一方現場では、乗務員の勤務についても場当たりの運用が行われ、泊明けの乗務員が食事も取れないまま夕方まで放置されたり、予定勤務時間がすぎている者に対し、茂原一往復の乗務を指示し、乗務の途中から安房鴨川まで延長運転が指示されるなど、また、列車も大幅に遅れに遅れ、次仕業のわたり時間が少なくなり休養不足となっても、「異常時の場合は関係ない」「超勤を支払うのだからどう使うかは勝手である」等、人間性・運転保安を無視した多くの問題が発生している。

責任を回避した現場管理者

また、出勤する交通手段の扱いで現場管理者の対応は、当該者が列車が止まっている中で指示を求めても、「あらゆる手段で出て来い」「遅れないように出て来い」等、具体的な指示を行わず。自家用車で出勤した者に対し、「車で出て来いとは言っていない。遅れないように出て来いと言った。ガソリン代は支払うことは出来ない」。また、ある現場管理者は「遅れたら賃金カットする」。勤務終了後、「明日の出勤手段がないので、職場に泊まりたい」と申し出たら「自分で手配しろ」と言われ、市内の旅館に泊まったとか。乗務員が出先で閉じ込められ、その妻が急病で救急車で病院に運び込まれたため職場に帰任するにあたり、「私用だからタクシー使用は認められない」等、現場管理者の責任を放棄、適切な判断が出来ない状況にある。

動労千葉は、乞うした今次災害時の問題について、十月十五日、千葉支社と団交を行った。

主な団交経過

（組）災害時において、通勤手段等について具体的に指示すべきである。

（当）通常電車で通勤している者の場合、所定列車に乗車するために駅に来て、指示を受けるのが基本である。また、あらかじめ列車が止まっていることがわかっている場合は、自宅から連絡すれば、そこで指示を受けることになる。

（組）今回の場合、現場では、連絡をしても「あらゆる手段で出てこい」と指示するのみで、自家用車で出て行くと「そんな指示はしていない、ガソリン代は払えない」という対応がされている。

（当）今回の実態については調査したい。今後は具体的に指示するよう現場を指導する。また、災害で列車が止まっている場合、出勤を指示すれば、バス代、ガソリン代等は当然支払われるべきものと考えている。

（組）自家用車等で出勤し、出勤時間に遅れた場合の勤務の取り扱いはどうなるのか。

（当）出勤時間に遅れても客観的情勢（列車が止まっている）から『障害』と勤務整理するので有給欠勤の扱いとなる。

（組）自家用車で出勤し、もし事故に遭遇した場合、通勤災害の関係はどうなるのか。

（当）自家用車で出勤を指示すれば当然、通災の認定申請は行う。

（組）乗務員が出先で閉じ込められている場合等において交代要員の手配がおろそかになっている。

（当）実態を把握して対応して行く、調査し問題があれば指導する。

（組）今回の災害時について、現場の対応は全くデタラメである。各現場に指導を徹底されたい。

（当）事務連絡等で、再度指導を徹底する。

運転士登用差別地労委行われる

一〇月九日、千葉地労委において、運転士登用差別事件の第一〇回審問が行われた。

証人は、前回に引き続き荒井輸送課長、今回は組合側反対尋問が行われ、露骨な組合差別を開き直ろうとする荒井課長に鋭い追及を行ってきた。

とりわけ、五七年採用者のハンドル訓練差別について、分割・民営化を前にした八七年一月に動労本部三名のみ先行させたことは、「本科入学中の執務態度が模範的だった」などと開き直り、他の予科生にハンドル訓練のことを知らせたのかと質問すると、知らぬ存ぜぬをきめこみ、それでいて「事実関係は調査した」などとぬけぬけと証言する始末である。

次回は、いよいよJR移行後の差別登用の具体的事実をつきつけながら、確信的な部分について反対尋問を行うと同時に、当事者たちが証言を行う予定である。

予科生を先頭に全力で傍聴闘争へと決起しよう。