



# 千葉労働動向

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

91.12.16 No. 3512

## 動労千葉の緊急申し入れ事項

緊急申し入れ

1. 千葉運転区、市東正晴君の乗務停止について、理由を明らかにするとともに、ただちに乗務停止を解除すること。
2. 千葉運転区において実施しようとしている乗務靴の検査を中止すること
3. 千葉運転区において、「年休申し込みご具体的な理由を明記しなければ認めない」としている根拠を明らかにするとともに、このようなやり方をただちに中止すること。
4. 千葉運転区土岐区長が、年末手当カットの理由を聞きにいった組合員に対し、「あんたは必要ない人間だ、話すことはない」などと発言したことについて、謝罪し、撤回すること。

## 土岐区長の目にあまる 人権侵害を許すな!

十二月九日、市東正晴君が理由すらまともにも告げられないまま、突然乗務停止にされた。この日市東君が乗務を終わって帰ると、行方指導助役が待ちかまえており、またぞろカーテン・アゴヒモ等意

個人のカバンを  
かかってに開け、  
マンガが入って  
いたと乗務停止

土岐反動区長による目にあまる異常な労務支配が続く千葉運転区において、またも重大な権利侵害事件がたて続けに発生している。

## 乗務停止を解除しろ!

味のない「乗務態度」について質問をした上で、「乗務カバンを持ってこい」と指示。市東君が持つていくと個人のカバンをかってに開け、中に入っていたマンガ雑誌新聞を取り出して「こんな物を入れている運転士は危なくて仕事をさせることはできない。日勤にする」と通告したのである。以降、市東君は、一体何が問題なのかも一切伝えられないまま毎日一室に閉じ込められ、一日規定などの書き写しを強制されている。

しかも、千葉運転区では、十六日から各個人の乗務カバンの持ち物検査を行うという掲示を貼り出したのである。

「お前は必要ない人間だ」土岐区長が暴言

また、年末手当の支払いにあたって千葉運転区では、またも他区に比べて異常に突出した減額攻撃が加えられているが、カットの理由を聞きにいったF君に対して土岐区長は、次のような暴言を言い放ったのである。

(F君) カットされた理由をおしえてほしい。

(土岐) あんたは必要ない人間だ。話すことはない。忙しいんだ、帰れ。

(F君) 千葉運転区に必要なハトいうことか。

(土岐) そういうことだ。こんなことが許せるか! この間千葉運転区では「暴言」「不規則

## 中労委へ 命令求め要請行動 「JR不採用」「木戸君」事件で

十二月十二日、動労千葉と弁護団は、十二名のJR不採用、木戸君脱退強要事件の早期救済命令を求め、中労委との面会を行った。

二つの事件が結審してから早くも一年が経過しようとしている中で、弁護団から「国労等については『不採用事件』で事情聴取が行われているが、動労千葉についてはどうなのか」等を中労委に見解を求め、組合から命令を求めめる要請書を手渡した。

中労委からは「国労等は早く結審しており、動労千葉の事件とは結審のタイムラグがあり、事情聴取には至らなかった。動労千葉を無視する訳ではない。本日要請があったことは会長に伝える」との見解が示された。

早期命令を求めさらに闘いを展開しよう!

一時金カット、昇給減額がさんざん行われている。しかし、毎日のように暴言を繰り返しているのは土岐区長自身だ。

さらに、千葉運転区では、年休取得について、「年休申し込みは、具体的な理由を明記しなければ認めない」などという胸かつが行われている。明らかな違法行為である。

十二月十二日  
緊急申し入れを  
行う

動労千葉は、十二月十二日、千葉運転区におけるこのような常軌を逸した労務政策の改善を求めて別紙のとおり緊急の申し入れを行っている。翌十三日、団体交渉を行った。しかし、当局の対応は、言を左右にして、まともに答えようとしていない、極めて不誠実なものであ

主な交渉経過は次のとおり。

(組) 千葉運転区、市東正晴君の乗務停止について、理由を明かにするとともに、ただちに乗務停止を解除すること。

(当) 市東君は六月にマンガを読んでいたことを投書され、再教育を行っている。(四日間乗務停止にされた)カバンにマンガが入っていたということは教育が生かされていないということだ。

(組) カバンにマンガや雑誌を入れてはいけないということか。

(当) マンガが入っていたからといって誰でも乗務停止にしている。

(組) 私物をカバンに入れてはいけないということか。逃げないではっきり答えてほしい

運転区長であれば、乗務員の「16時立ち上がり」がどのようなものであるか知らないはずがありません。承知のうえで立ち上がりを妨害したのです。この妨害によって何人かの乗務員が出勤時間や発車時間に遅れるという事態が発生しました。

スト前日の11月21日に勤務千葉役員の組合事務所への通行を暴力をもって妨害・排除し、ストの立ち上がりを妨害し、それだけが自分の「出世の道」と考えているかのような無知蒙昧な土岐の対応の中に今日のJR東日本・千葉支社の実態があります。

## 強権的労務支配だけが

### 「出世の道」

千葉支社中樞が「勤労千葉をいかに弾圧するかで自分についている本社やJR東労組・革マルの評価が決まる」と下部職制を締め付け、無能な末端職制は「自分で考える」ことをせず全て「上にお伺いをたてて」からでなければ動かない「このような日常がストの立ち上がりという最も管理能力の必要とされる場面での列車の運行能力の喪失となつて噴出してきます」

運行能力喪失！国鉄時代には考えられなかった実態は、災害時、異常時等にも噴出されていますが11月26日のスト立ち上がり時にも、立ち上がりの実務担当者である運転関係職制が「本社」やJR東労組、革マルからの「労務管理」の責任追及を恐れるあまり一切全面に出てこないという形で混乱が「11・22スト」以上のさらに悪化した形で出ています。

## 安全も危機に傾いている

われわれは、この千葉支社（JR東日本）全体を覆い尽くしているJR東労組・革マルと結託した無責任体制を厳しく追及しなければなりません。日常的な運転保安までが、

この無責任体制によって脅かされています。

出発信号機が故障しているのに乗務員が要求する「閉そく方式の変更」をしようとして「指令に従え」と発車を強要する列車指令。乗務員

に「これでいいのか」と電話で指示を求められた運転区の当直助役が「指令がそこまで言うなら従え」と指示する。これは、まさに「信楽事故」そのものであり一九八八年に発生した上越線の貨物列車脱線・衝突・転覆事故と全く同じです。

や「チャレンジセフティ」がいかにデタラメで無意味なものであるかをこの最近の事故例が如実に示しています。しかも、この事故が表面化すると「誤った指令・指示に従った運転士が悪い」。これがJR東日本における、背筋も寒くなる職場の日常の実態なのです。

## 労働者の決起だけが 無責任体制を粉碎する

支社長や部長や課長が出るべき場面から逃亡し、部下に責任をタレ流す。末端職制は「上司」の顔色ばかり見て職務上の責任より労務管理・強権的労務支配だけでそのときその時をこまかそうとする。そして、結局全ての責任は、職場・生産点で働く労働者におしつけられている。しかし、労働者がひとつたびストライキに決起すれば強権的労務支配によって隠蔽されている無責任体制が、かくしようにもなくなり出され粉碎されるのです。

JR東日本は、JR東労組や鉄産労を手先に「勤乗勤」や「時短」の協定化を強行し「92・3ダイ改」で、「5万人体制」へ向けた大要員合理化、労働強化を強行しようとしています。われわれは、「11・22」「11・26」ストの闘いがJR東労組・革マルと結託した異常なスト破り体制を粉碎して大きく前進したことに確信をもって「勤乗勤」「時短」という名の労働強化を阻止する闘いに決起していかねばなりません。

「5万人体制」を粉碎すぞ！  
勤労千葉



# JR東労組の勤乗勤 裏切り妥結弾劾！