



千葉動力車労働組合

25号 申 職場要求で 7月3日 団交 千葉支社

JR化以降ダイ改の度に労働条件が悪化している。
JR東日本千葉支社は、ダイ改にあたって労働組合とともに団交をやる構えが全くない。
「一旦提案したものは、まちがっていても変えない」という不遜な考え方に貫かれているのだ。
時間的にギリギリな段階で提案し、御用組合・JR東労組の提案即妥結という裏切り行為を背景に団交を形骸化し、合理化・ダイ改を強行するのが常套手段となっている。

次期ダイ改へ向けた労働条件改善の闘いを

労働千葉は、動力車乗務員の勤務制度改善を内容とする「九二・三ダイ改」強行実施に対し、各支部から問題点を集約し、運転保安及び労働条件の確立を求め「動労千葉申第二五号」を發出し、7月3日、支部代表も参加する中で団体交渉を行った。

これは次期ダイ改へ向けた労働条件改善の闘いの第一歩である。

7月3日の団体交渉は、約二時間半にわたって「働き易さ」等、基本的部分の議論と館山支部の要求にかかわる部分についての議論が行われた。

残された各支部要求については、7月一六日に第二回目の団交を開催する予定となっている。

全支部から、この団体交渉へ結集しよう！

(団交内容については、明日の号につづきます)

――主な問題点――

「働き易さ」なんてとんでもない！

(組合)

第一項について、申し入れの趣旨は、会社が勤乗改訂に当たって「働き易さ」と「効率化」といったが、「九二・三」では「効率化」だけで在宅休養時間も食事時間も悪くなつて、余裕をもって働けなくなっており、事故の危険が増大していると指摘している。「乗務割交替作成基準に基づいて作成している」などと

いう回答はおかしい。

(会社)

休日が増えただけでも在宅休養時間は増えているはずだと考えられるし、館山区で「九一・三」と「九二・三」を二循環(一四日)トータルに比較してみると、四三、八二分と四三、八五一分であり在宅休養時間は若干増えている。

(組合)

そもそも、休日増と稼働日のなかでの働き易さは別のことだ。

一勤務の平均拘束時間が増えているのに在宅休養時間が増えているはずがない。今の館山区の例で言えば、一四日で二八分増えたというが、一日当たり二分、年間三六五日でも七三〇分にしかない。五日の休日増を在宅休養時間増というなら、それだけでも二四×六〇×五〇七、二〇〇分の在宅休養時間増とならなければおかしい。それが七三〇分にしかならないということは、逆に六、五〇〇分も在宅休養時間が減ったということではないか。

(会社)

！×☆！×？……

(組合)

第三項の要求にしても、会社はたった二行で回答しているが、全乗務員が神経をすり減らしながら早目出場しているのが職場の実態だ。御用組合・JR東労組の主導する東京などの職場では、会社が、自動起床装置をあらかじめ五分とか一〇分とか早目にセットしている実態もある。

改善された勤務制度が、動力車乗務員と車掌という職務実態の違っても

の同士を、机上の空論で貼り合わせ

たものだから、日常の業務に矛盾が出るのは当然だ。その辻つまあわせで働き易さを奪い、列車の危険度を増大させることでやられている現状は放置できない。

会社は、動力車乗務員が予備勤務になると、四日も五日も連続して早朝の四〜五時台の出勤が続くという実態があることを知っているのか。

(組合)

「働き易くするための勤務改正」など誰も信用していない。

(会社)

三日も四日も四〜五時台をつかまえている実態はない。

(組合)

本間にそう思っているのか。

(会社)

……ないと思っている。

(組合)

誠意を示したというやり方は最大、最悪の不誠実だ。

(組合)

第二項の「労働時間A、Bの職場における明示」にしても、回答の通りでない区所が多数ある。会社は、労働組合から申し入れがあったことに対して、きちんと調べもしないでいい加減な回答をしている。

(組合)

誠意をもって団交で解決する姿勢がないことは重大な問題だ。

(会社)

会社は誠意をもって団交に臨んでいる。

(組合)

団交の場に並び、時間を過ごせば誠意を示したというやり方は最大、最悪の不誠実だ。

(組合)

……

(会社)

……

(組合)

(次号につづく)