



# 月刊 労働千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)  
電話(鉄電) 千葉 2935・2936番  
(公) 043(222)7207番

93.1.18 No. 3723

勤労千葉申第12号(申入書)に対する回答及び見解 千葉支社

1 1993年3月18日及び4月10日に予定されている「ダイヤ改正」の具体的労働条件をすみやかに明らかにすること。

3月18日予定されているダイヤ改正については、JRグループ7社間に跨る改正である。なお、千葉支社においては、貨物列車の時刻変更に伴い、旅客列車の一部時刻変更はあるが行路の変更はない。また、4月10日に予定されているダイヤ改正については、精査できしだい説明することになる。

2 上記「ダイヤ改正」において、「勤労千葉申25号」を中心としたこの間の懸案要求の解決を図ること。

「勤労千葉申25号」については、既に解決した事項もあるが、今後も引き続き検討していくこととした。

3 「ダイヤ改正」にあたっては、運転士行路について、関係各区毎に、事前に現場代表との検討を行う仕組みを確立すること。

行路の作成にあたっては、社員の意見等を反映し作成しているところである。

4 総武緩行線及び総武快速線について、運転士の労働条件改善の観点から、東京地域本社との業務分担の適正化を図ること。

業務執行体制の確立については、会社として総合的に判断し、実施しているところである。

組 三月、四月にダイヤ改を行なおうというのに、未だ具体的な労働条件が提示されていないのはどういふことか。また三月ダイヤ改については「行路の変更はない」とあるが、乗務員運用について、食事時間の確保を始めとするこの間の懸案問題を改善する考えはあるのか。

当 三月のダイヤ改でBの見直しは考えていない。三月ダイヤ改は、千葉運転区で五仕業について、十五秒から三〇秒の時刻変更、京葉運輸区で一仕業、十五秒の時刻変更だけになる予定である。四月ダイヤ改については現在検討している。

**食事時間等の改善する気なし!**

一月十三日、「三・一八ダイヤ改」及び「四・一〇ダイヤ改」について、団交が開催された。交渉の中で明らかになったことは、昨年三月ダイヤ改以降、勤労千葉が切実な課題として改善を求めてきた食事時間の確保を始めとした乗務員の労働条件改善について、千葉支社は、真剣に検討しようとする姿勢すらもっていないこと、そして、四月ダイヤ改で予定されている二四kmの総武緩行線増発について、またも東京地域本社持ちとする方向に動いていることであった。これは事実上の新たな「業務移管」攻撃である。いかに業務を行なうかまでが、労務政策のみを判断基準として決められるようなやり方を断じて許す訳にはいかない!

組 三月も四月も何もする気がないなど、そもそも改善の意志がないということだ。われわれは、この間の交渉経過が、反故にされたと考えている。合理化については、一年中やっていることを考えれば、やる気さえあればダイヤ改時でなくとも組合要求の解決はできるはずだ。

当 今までの経緯を無視している訳ではない。十二月の時点でもできることは一部やったと考えている。食事時間等の改善は検討していない訳ではない。今の考え方は、行路の見直し時に乗務員運用もやるという考えではない。ダイヤ改時でなくともできるのではないかと提起もあつた。

**この間の団交経過も反故に!**

組 われわれの要求は、一体いつ改善しようというのか。昨年十二月ダイヤ改に向けての交渉のなかで、「問題点については認識している、次期ダイヤ改に向けて検討する」との回答があり、その時は、「十月にも具体的な中身が提案できる」ということだった。しかしそれが消えてしまい、結局十二月は、何も改善されなかった。それに加え、今から三月も四月も何もする気がないなど、そもそも改善の意志がないということだ。われわれは、この間の交渉経過が、反故にされたと考えている。合理化については、一年中やっていることを考えれば、やる気さえあればダイヤ改時でなくとも組合要求の解決はできるはずだ。

組 検討中などと言うが、中野では、すでに現場にダイヤ改が提示され、ダイヤ改が行なわれているという話がある。どういふことなのか。

当 それは聞いていない。そんなはずはない。

組 スジの取り合いをしている段階だと言っているにもかかわらず、何故東京では現場でダイヤ改が行なわれているのか。

当 現在検討中であり、考えられない。

組 四月ダイヤ改で、習志野運輸区については、どのように考えているのか。

当 現在のスジの取り合いをしている段階だ。問題提起のあつたB二〇、B三の食事時間等も鋭意検討している。他区についても、問題点の解消は今後も引き続きやっていきたい。

組 中野ではすでにダイヤ改が行なわれている!

組 「できることはやった」などと言うが、やったことは、実際設定時刻どおりに列車が走らない所など、会社側から見ても直さざるを得ない部分をいじっただけではないか。改善したなどと言える代物ではない。

当 努力していないことはない。これからも努力していきたい。

**中野ではすでにダイヤ改が行なわれている!**

**六月ダイヤ改に向けても「問題点は認識している」と答えるのみ**

組 六月ダイヤ改も、新型特急への

立て替えただけだとすれば、今会社側から説明があつた考え方が、スジは基本的に変わらないから、懸案問題は何も触らないということになりかねないではないか。千葉以東線区の改善はどう考えているのか。

当 現在検討中であり、どのような規模になるか決まっていない。規模に見合った事をやる。

組 それでは問題点の解消はしないと言っているようなものだ。合理化だけは一年中やっていると

と同じスタンスで、乗務員の労働条件改善を考えるべきだ。当 検討しないということは言っていない。問題点は認識している

と回答しているので検討するということだ。

**現場の声を聞け！上意下達はやめろ！**

組 ダイヤ改の前段で、何故現場の

声を一切聴こうとしないのか。しかも、今も述べたように、東京をはじめ他支社では、現実に現場代表も含め、ダイヤ検が行なわれている。未だ上意下達のやり方を続けているのは千葉支社だけではないか。それも、この間のダイヤ改は、設定時刻どおり列車が走らないなど、デタラメなものばかりだ。

当 いやそんなことはない。現場

の声は、できる限り反映しながら作成している。他支社でダイヤ検討を行なっているとは聞いていない。

組 そんなのはウソだ。現場で「こうしてほしい」と言う助役は、「これはもう支社から下りてきたものだから仕方ない」と言っている。「社員の意見等を反映して作成している」など、誰の意見を聴いているのか。全て押しつけた。

当 現場長と意見をキャッチボールすれば良いものができるだろうという考えでやっている。

組 現場の区長は、乗務員の声など全く聴かない。その区長とキャッチボールをやつて何の意味があるのか。

当 当直などが普段の会話の中で意見を吸い上げている。

組 現実は何も吸い上げられていない。十二月ダイヤ改からの習志野の「一組」など、誰ひとりい

いなどと思っている人はいない。何故一組にユニットをもつてきたのか。

当 それは聴いていない。

組 結局全て上意下達だということではないか。問題は、どうやれば、実際にハンドルを握っている者の意見を反映させることができるのか、その仕組み、システムを支社自身が確立することだ。「組合とは一切話しをな」などと現場に指導している

支社のスタンスの問題だ。分割・民営化から六年もたつて、いつまでこんなことを続けるつもりか。現場の声を聴こうという考えがないから、支社もダイヤ改

ギリギリになって、しかもメチャクチャなダイヤを提案し平然としているなど、あらゆることが悪循環になっている。

当 各現場の社員の声を聴いたなかでやっているつもりだがそうでなければ、各現場長に周知徹底したい。

**「またも、総武緩行線増発分は東京へ!」**

組 現場では、四月増発の一二四

両はすべて東京持ちになると言ううわさがあるが本当か。

当 まだそのような話しはない。

組 千葉にもつてくるのはむしろかしい状況だが、今スジの取り合いをしている状況だ。

組 一体どのような判断でそのようなのが行なわれようとしているのか。総武緩行線は、かつて千葉が六〇〜七〇%の業務をもつていたものが、たび重なる「業務移管」で現在は、二〇%という状態だ。労働条件の改善のためにも、業務分担を正常な

かたちに戻す以外ない。回答にある「総合的な判断」とは、具体的に言うとうどういうことか。

当 ……

組 なぜ黙ってしまうのか。

当 千葉—東京の全体的な規模的な問題、具体的には中野—習志野の社員数、作業数の問題等を勘案している。

組 言っていることが逆だ。作業数、社員数は、業務の持ち分によつて自然に決まる問題ではないか。

なく、業務の融合を図っている事があり、習志野の場合は、運輸区としての使命の問題がある

組 それでは説明になっていない。「効率化と働きやすさ」が会社のスローガンだが、車両の配置数に応じて要員を配置するのが、一番効率のいいやり方であり、また、作業作成にあたって

も、一番働きやすい作業ができることになるのは、誰が考えても当然のことではないか。

現在の車両の配置は、どのような比率なのか。

当 効率が悪くなっていることはない。車両は、習志野が三五〇両、三鷹に中野電車区から配置換えした二五〇両である。

**「労務政策ばかりでやっている訳ではない。」  
「つい本音を吐露!!」**

組 車両は六対四、人は二対八

ど、極めて異常な状態であることは明らかだ。そもそも、六〇

・三の時に総務部長が「ストライキに対する報復だ」といつて「業務移管」を強行して以降、いかに業務を行なうかまで、すべてが労務政策だけで決定されている。こんなやり方は、断じて認めることができない。

当 労務政策ばかりでやっている訳ではない。

組 「ばかりではない」などという言い方は、労務政策でやっていることを自ら認めたということだ!

「今の発言は撤回した方がいいんじゃないか……?」等、当局内部でもめる。

当 今の発言は撤回する。経営判断だ。

組 撤回するなどと言っても、本音がでたとしか受けとめられない。業務の持ち分が極めていびつになっており、習志野の場合、少ないスジで作業を組むしかないため、大きな負担がかかっている。例えば、中野と習志野を比べると、泊り作業など、習志野の方が、一作業あたり、二〇両以上乗務距離が長い。こうした事態をどう考えているのか

当 ……

組 支社が違うとは言え、同じ社員でこのような状態は、どう考えてもおかしいではないか。

当 一日あたりの乗務時間は四時間を超えて作成するということでは違わない。

組 そんな基準のことを議論しているのではない。現に起きている問題を指摘しているのだ。

当 今、東京—千葉のつなぎについては、かなり突っ込んだ議論をしている。できる限りダイヤ作成について検討していきたい。

**「当面」の「取り」組み**

一月二二・二三日

才一回全支部活動家研修会

伊豆大川リポート大川

一月二六日・一〇時

便宜供与差別事件地務委

五十嵐千転・笹生館山支部長が証人