



# 月刊 千葉労働

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 (22) 7207 番

93.2.5 No. 3735

## どこまで 合理化すれば 気がすむのか

基本要  
求

### 〔営業関係諸要求〕

1. 自動改札、自動券売機等の機械トラブルが多発しており、現在の要員配置では対応できない状況にあるが、対策について見解を明らかにされたい
2. 千葉以西駅については、機械トラブル、昼食時の改札要員確保、電話対応等を勘案して、各駅一名づつの日勤要員を配置すること。
3. O.A化と取り扱い切符等の多様化、駅における要員削減と担務の融合という状況のなかで、駅社員が業務に対応しきれなくなる状況が発生している。以上の状況にふまえ、
  - (1) 営業関係における教育の在り方について改善を図ること。
  - (2) 担務については、最低3カ月を目途に固定した取り扱いとすること。
4. 出札の引継ぎ超勤については、現行の30分では対応しきれない状況にあるため、実態に見合った時分を作業ダイヤ上設定すること。
5. 改札で清算業務を行なわざるを得ないことにより、無札状態となってしまう状況にふまえ、夜間の清算窓口営業時間を延長すること。  
また、千葉以東線区について、特急停車駅に清算窓口を設けること。
6. 営業関係について、居住地と勤務箇所のアンバランスを是正すること。
7. 関連事業について、直営店舗の一部廃止以降の計画、将来展望について、具体的に明らかにすること。
8. 輸送混乱時等の対策として、地区指導センター等から各駅に派遣される場合、業務に関する対応能力がないことが多いため、駅業務に関する教育を徹底すること。
9. 千葉駅について、次の点を改善すること。
  - (1) 夜間についても、分納に対応する要員を配置すること。
  - (2) NEXの改札業務について、要員を措置すること。
  - (3) 朝・夕について、出札担当要員を一名増やすこと。
  - (4) 夜間の清算窓口営業時間を延長するとともに、西口にも清算窓口を設けること。
  - (5) 改札業務については、一時間毎に休憩を設けること。
10. 津田沼駅について、次の点を改善すること。
  - (1) なのはな1号店について、早朝の繁忙状況にふまえ、早出を2名体制とすること。
  - (2) 関連事業関係の休憩室を設置すること。
11. 蘇我駅そば店について、業務量が増大している状況にふまえ、要員を1名増やすこと。
12. 管理駅体制の見直しに伴う、京葉線内における店舗関係の助勤等の要員送配について、今後の考え方を明らかにすること。
13. 海浜幕張駅、新習志野駅、南船橋駅なのはな売店について、業務量が増大している状況にふまえ、各駅1名の要員を増やすこと。
14. 京葉線内各駅について、宿泊施設を増設すること。

1. 「年度末諸施策」について、営業関係及び運輸関係の作業ダイヤを提示すること。
2. 営業関係について、
  - (1) ホーム体制の見直し提案、千葉以東の夜間無人化提案を撤回し、安全・異常時対応に万全を期する体制とすること。
  - (2) 輸送混乱時の対応、遺失物の取り扱い、酔客対策、「障害者」介助等の作業体制について具体的に明らかにすること。
  - (3) 夜間無人化駅の現金取り扱い方及び現金事故防止対策について、具体的に明らかにすること。
  - (4) 夜間無人化に伴う異常時対応について、次の点を明らかにすること。
    - ① 閉そく方式を変更する必要がある場合は、どのような対応となるのか。また、指導通信式の指導者は誰が行なうのか。
    - ② 運転通告券については、誰が関係者に渡すのか。
3. 運輸関係について、
  - (1) 検修関係及び事務の要員削減提案について、具体的な根拠を明らかにするとともに、今次提案を撤回すること。
  - (2) 検修職場に新規採用者を配置するとともに、技術断層の解消に向けた具体的対策を明らかにすること。
  - (3) 幕張電車区、習志野電車区等の構内運転業務については、限定免許による運用をやめ、乗務員の高齢者対策として取り組むこと。
4. 施設関係について、3級線区徒歩巡回周期の延伸、保線管理室廃止をやめ、検査及び保守体制を強化し、安全・異常時対応に万全を期する体制とすること。
5. 電気関係について、検査周期の延伸をやめ、検査及び保守体制を強化し、安全に万全を期する体制とすること。
6. この間の強制配転者・運転士資格保有者について、希望する運転職場への復帰・士職登用の道筋を明らかにすること。

一月二八日(基本的要求)と二月一日(営業関係の具体的諸要求)の二日間にかけて、「年度末合理化」に関する団体交渉が行なわれた。

基本要  
求については、①作業ダイヤ等具体的な労働条件を団体交渉事項として取り扱わない不当な対応に関する団交範囲をめぐる問題、②駅の夜間無人化やホーム要員の廃止に伴う異常時対応、③検修合理化の具体的な根拠の明確化と技術断層問題等、今後の検修業務の展望に関する問題、④強制配転者の原職復帰に関する問題等が主な議論の焦点となつて、当局に対する追及が行なわれた。とくに、七〇km以東の七割の駅が無人化されるといふ状況のなかで、運転保安の危機は深刻である。信号方式変更の必要が発生した場合はどうするのか?、運転通告券は誰が発

行するのか?、運転取扱い上最低限のシステムまでぶち壊してしまおうというのだ。

こうした問題に対する当局の回答は、テープレコーダーのように、「異常時は駅総体で対応する、呼出し等も含め対策をとる」と繰り返すのみである。駅の現実には、平常時ですら電話にでることできない状態だ。しかも、勤務外の者の緊急呼出しに頼るしかない列車運行とは一体何なのか!今のJRは、坂道を転げ落ちるように事故と列車運行崩壊への道を突っ走っているのだ。

また、駅関係の具体的諸要求についても、現場代表から次々と指摘される各駅の現実に対しては一切答えず、「現行体制で十分対応可能である」と繰り返すのみであった。これでは、もはや団交とは言えない。