



# 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 (222) 7207 番

93.5.21 No. 3796

## 労務政策 (4.1-2 スト立ち上り問題申29号交渉の4) のためには業務を二次に!

五月十九日、申二九号(スト対策の問題点)の第四回目の団交が開催された。今回は、スト終了後の運転状況報告書の取扱いについての交渉経過を、前回交渉からの経過も含め報告する

### 運転状況報告書の受取りを拒否の理由を説明

組 (スト参加者の運転状況報告書の提出について、組合員の職場立ち入りが拒否されたため、やむなくスト終了後に一括して提出したところ、受取りを拒否したことについて) 勤務終了時に運転状況報告書の提出が義務づけられている趣旨は、列車運行上、安全性の確保・確認等にとって必要なものだからはずだ。何故それを受け取らないのか。

当 運転状況報告は、個人が提出するものであり、次作業のときに提出してもらえばいい。異常があった場合は、電話などで報告できることであり、それで対応できる。

組 われわれとしても、別に組合でまとめて提出するべきだとは思っていない。会社側がストを終了した者も一切職場に入れないという対応を行ったため、運転状況報告を提出することができず、組合が預かり届けただけだ。そうした所現場では判断できず、支社にお伺いをたて「受け取らない」となったことで混乱した

運転状況報告とは何か、ということを考えれば、当然その日のうちに提出すべきものではないか。会社の主張は、いつでもいいように聞こえるが、どう考えているのか。

組 報告書の提出は、本人と確認する必要もあり、次に出勤したときでいいということだ。本人との確認が必要なことは否定しない。だから組合としても、まずは一刻も早く受け取り、その後必要なことがあれば、次勤務の出動時に本人と再確認すればいいではないか、と言ってもつていいのではないか。

当 当直は、他の仕事もあるのでも後でゴチャゴチャになってしまいかも知れない。

組 そんな言い方は詭弁だ。そんなことがあるか。

組 公休、特休、年休等が入っていたら、一週間も十日も先になることもある。それでもいいのか。

当 それでもしょうがない。

組 死傷事故や責任事故が起った場合は一体どうするのか。そのような場合も電話連絡だけでいいのか。

当 その場合は、争議中と言っても必要に応じて報告してもらうことはありうる。

組 安全に係わる問題についてこの場合はこう、別の場合こう、と好き勝手判断することなどできないはずだ。規定類は誰が判断しても同じ解釈にならなければおかしいはずだ

組 結局、一切庁舎には入れないということだけ決定しておいて、運転状況報告をどうするかなど頭の片隅にもなかったということではないか。

当 そんなことはない。考えてやったことだ。

組 運転状況報告の提出が、いつでもいいという根拠は何か。平常時は終了点呼時に提出するよう定められている。しかしスト時は異常時だから次勤務の時ということになる。

組 言っていることは、初めから全く回答になっていない。運転状況報告は単なる紙切れではないはずだ。

当 会社側の考え方は、今日回答したとおりだが、次回もう一度整理して回答したい。

### 業務外の社員を職場に立ち上らせないことが大前提 業務とは安全とは

組 無線でやりとりしているから運転状況報告など後でいいと言うのでは、運転状況報告の提出を定めていることの意味は何なのか。もう一点、この間の交渉のなかで会社自身スト時は作業標準は関係ないとは言ったことがなかったはずだ

当 運転における規程と取り扱い心得等とは、違ふと思う。

組 前回は質問したが、運転事故・責任事故等が発生した場合はどうするのか。

当 即対応しなければならぬときは、関係箇所と調整したなかで、組合とも連絡をとってストの解除も含め、要請し対応する。

組 運転状況報告の提出についても、事故等が発生した場合も、また次勤務の確認も、ストが終了した時点等で当該者を職場に入れば、それで何の問題も起こらないことではないか。実際、JR総連からの申し入れが出されるまでは会社自身、そのようにやってきたではないか。

当 業務外の社員を職場に立ち入らせないというのが大前提である。

組 業務とは何ぞや、安全とは何ぞやという問題は二の次のか。職場に入れないなどという労務政策のために、業務のことを二の次にしてしまっているのか。