



千葉労働運動

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

93.12.13 No. 3910

転配強制政策もまた

千葉支社は、十二月十日付で、京葉運輸区で計画担当を行っていた中村康幸さんを本線乗務担当に配置転換した。また、翌十一日には、館山運輸区の岩瀬恵一さんを千葉運輸区に強制配転

8年もハンドルの握っていない者を本線に配置転換

中村さんは、本線乗務を離れてからすでに八年になる。四七歳という年齢から言っても、また八年のブランクがあることからも、本人の意向を一切無視して紙一枚の通知で本線乗務に戻すなど、非常識もはなはだしいことだ。本人は常々、本線運転をできる自信はないこと、京葉線開業時に、外勤担当として転勤してきた労務確認を守って外勤担当とするよう言い続けていた。当局は、この八年間の経緯をも一切無視して突然配置転換を強行したのだ。しかし千葉支社は、九日に行われた団交でも「本線運転ができる」と判断したと言いつづけた。一体何をもち「できる」と判断した」などと言

何の回答も返ってこない。勝手に「判断した」というだけなのである。

分割・民営化と動乗改悪をとおして、運転士の労働がどれほど耐えがたい労働強化となっているのかすら、全く無視し、ただ「頭数」だけ揃えればいいのかというのが当局の考えなのだ。当局はこの間、動労千葉が再三にわたって土職の高齢者対策の必要性を申し入れ、訴えても、一切聴きいれようとせず、逆に内外勤、計画等の高齢者職場を切り捨て続け、体を壊してもしたら会社を辞める以外に行き場のない状態に追い込んでいく。そして今度は、八年もハンドルを握っていない者を本線に下ろすというのだ。冗談ではない!

「塩漬け」だけを一切に優先させる労務政策をやめろ!

しかも今回の配置転換は、習志野運輸区から京葉運輸区計画担当にわざわざJR総連の組合

員を転勤させて、玉突きで本線乗務員に下ろしたのである。いかなる意味でも断じて認めるこ

とはできない!
今回の配置転換で示されたことは、運転士の需給が完全に底をついてしまっているということだ。何もこんなことをせずとも、強制配転者の「塩漬け」を

解除し、運転職場に戻せば、一切は解決のつくことなのだ。動労千葉漬しの労務政策を優先するあまり、全てに矛盾をきたしているのである。こんなことをいつまで続ける気か!

館山から千葉転入 通勤距離を無視し配転

岩瀬さんへの配転攻撃も、通勤距離や本人の希望を全く無視して労務政策のみによって判断されたものだ。

千葉支社は、この七月、やはり動労千葉の組合員を、通勤事情や本人の希望を一切無視したかたちで、今回とは逆に、千葉運輸区から館山運輸区へ配転している。この組合員は木更津在住だ。今も千葉運輸区への復帰

通勤距離は重要な労働条件だ!

を強く希望している。12月のダイ改で「過員」が生じ、仮に千葉運輸区への異動が必要だとしても、この組合員を戻せばいいだけのことなのだ。しかし、千葉支社は、通勤距離も本人の希望も差し違えにして、岩瀬さんの配転を強行したのだ。まさに、人心をもて遊ぶ嫌がらせ以外の何ものでもない。

そもそも通勤距離は、重要な労働条件だ。とくに勤務が不規則で、日動でも十時間もの拘束を強いられる乗務員にとっては極めて切実な問題だ。当局ですら、動乗改悪の提案のときに、「在宅休養時間の確保」が、乗務員にとって重要な問題であることを言わざるを得なかったではないか。

九日の団交でも当局側は、この配転について何ひとつ合理的な理由すら説明できない。回答に窮した当局は、言うにこと欠

いて、「確かに通勤がより近い人はいるが、能力・適性を判断して決定した」というのだ。館山運輸区に合った能力・適性、千葉運輸区にあった能力・適性など、そんなものがあるはずはないではないか。結局は、業務のことなど一切棚にあげて、動労千葉の組合員を徹底的に痛めつけてやろう、という労務政策だけが優先されたのである。

当局よ、不当配転・差別配転を直ちに撤回しろ!