



日刊 千葉労働動力

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

94.5.2 No. 3989

夜間無人化、仕業検査・事務の要員削減について交渉(4月27日)

四月二十七日、駅の夜間無人化、習志野電車区へのパンすり板導入に伴う仕業検査体制の見直し、幕張電車区をはじめとした事務の効率化等の合理化攻撃に伴う要員提案が行なわれた。内容は、別表のとおりである。また、主なやり取りは次のとおり。

組 昨年度末に十八駅の夜間無人化が行なわれた上に、さらに無人駅を増やすという提案だが、一方では、無人駅や委託駅が多く、要員手配が困難だとして、四月一日から、「代用閉そくを施行しない区間」を定めた。昨年度末の夜間無人化をめぐる交渉のなかで、組合側から代用閉そくの問題を指摘したときに、会社側は、「対応できる」「問題ない」と言い張ったが、わずか一年で、組合の側が主張したとおりになった。それにもかかわらず、さらに無人駅を拡大するというのはどういうことか。

昨年度末交渉での回答は何だったのか?

組 昨年度末の夜間無人化をめぐる交渉で、「呼び出して対応できる」としたことが、結局対応できなかった訳で、その経緯も含め、はっきりとした釈明を行なうべきだ。

当 昨年の段階まではその考え(代用閉そくは呼び出して対応する)であった。その考えがコロコロと変わった訳ではない。今回の代用閉そくの扱いは、復旧優先という考え方に変わったのは事実だが、……。

組 代用閉そくを行なわないことに関する説明資料には、無人駅・夜間無人駅が多く要員の手配ができないため、とはっきり書かれている。当時会社側は、何の根拠も示さないうまま「できる」と強弁し、結局それができなかっただけのことではないか。採算だけを考えてこんな行き当たりばつたりのことをやるようでは、団交の意味もなくなる。

当 そのもそも夜間無人化の前も、その駅だけでは代用閉そくの対応は不可能だった。

無人化・夜間無人化

	現行	提案	増減
安房小湊駅 夜間無人化	3	2	▲1
安房勝山駅 夜間無人化	3	2	▲1
馬来田駅 無人化	(別途)		

※ 9月1日実施予定

異常時対応について何も想定しないまま提案?

組 そんなことは当たり前だ。そのような状態にも係わらず、十八駅を無人化し、今回さらに三駅を無人化するなど、闇雲な要員削減だけを先行させるから、どんどん矛盾が深まり、代用閉そくをしないなど、鉄道会社としての責任を放棄するところまで行きたいのではないか。

当 ……、その時々で一概には言えない。

組 「復旧優先」とか「代行輸送優先」とか言っても、信通や電気、施設も派出が廃止される等要員削減が進んでおり、対応できると思えない。また、代行輸送など、すぐ手配できるとは思えない地域も多い。無人化をすると言う以上、様々なケースを想定して、どの駅では、復旧要員を配置するまでどの程度の時間がかかるのかというようなどことも検討してないとしたら、あまりにも無責任ではないか。

組 そんな「たまたま」のことを言われていけば、すぐ駆け付けられるというようなこともあるし、一概には言えない。

聞いているのではない。異常時対応について、何も想定しないまま、無人化をやるうとしていくのか。

当 各区では、どこどこで復旧要員配置まで何分というのとは作ってある。

組 それならば、提案に当たって具体的に説明しないのか。

具体的な検討もないまま馬来田無人化を提案?

組 とくに、馬来田駅の無人化については、様々な問題がある。ダブルレットをどうするのか、運転規制の区割が馬来田で別れているが、それをどうするのか、上り線を使うのか下り線を使うのか、また、収入も年間約5600万円あり、家もほとんど増えている状況だ。今日の提案では、馬来田無人化に伴う要員は出していないが、様々な問題をどう考えているのか。

当 今言われたような問題は認識しており、今検討中である。

組 「検討中」と言うが、そんなことも結論を出さないうまま、無人化するという結論だけはいまだにたということなのか。

当 いや、無人化の方向で考えているということではあるが、早く説明した方がいいと言っている……。

組 撤回するというのならそれで構わないが、正式に「団体交渉

資料」と名うって提案されたものが、そんなあいまいなものなのか。

当 撤回とは考えていない。具体的な点については現在検討中している。

組 そもそも、久留里線の将来像について、会社側はどう考えているのか。列車が切られたり、駅が無人化されたり、現場は不安にかられている。

当 ……。将来像は、この場合会社側の回答として言える内容ではない。まだ決まっていけないというのが事実。

組 将来像もはつきりさせないまま、闇雲に列車を切ったり、無人化をしたり、ということだけ先行していると言うごとか。

当 将来像というのは、その時々状況によっても変わってくるので、今言えるものはない。

事務作業の効率化

	現行	提案	増減
幕張電車区	5	4	▲1
津田沼車掌区	5	4	▲1
千葉車掌区	7	5	▲2

※ 7月1日実施予定

事務及び習志野 電車区の要員削減について

組 事務の合理化について、幕張電車区の二名削減は、どのような要素か。

当 システム化によって、作業のピーク時の解消が行なわれたことによるものである。具体的には、給与システムによる割増賃金等の機械化、共済システムによる組合員証発行の機械化、割引証・購入券発行の機械化、人事情報システムによる履歴カードの機械化、社員数の減等が要素である。

組 習志野電車区で一名減の提案だが、幕張電車区のように、長

日勤等変形勤務の導入は考えているのか。

当 それは考えていない。内容はパンすり板自動計測装置導入によって、仕業検査時間が短縮されたことによるものである。

組 具体的な作業ダイヤ等提示されなければ議論にならない。早急に提示せよ。

当 関係社員には周知徹底する。組 何故団体交渉の場で提案できないのか。具体的な内容を伺いつつ提示しないで、何が議論できると言うのか。極めて不誠実な対応だ。

当 そんなギリギリな作業ダイヤは組んでいない。

組 そんなことを口頭で言われても何にもならない。早急に具体的な内容を提示すべきだ。

安全も異常時対応も一切無視し、要員削減のみ突っ走るJR千葉支社を許すな！ 新たな合理化攻撃を阻止しよう！

仕業検査体制見直し

	現行	提案	増減	内容
習志野電車区仕業検査	16	15	▲1	[仕業] 2徹6日 → 2徹5日

※ 7月1日実施予定