



日動労千葉

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

94.5.23 3998

JR東希望とあり配転!

こんなやり方
許せない!
団交での回答は
何だったのか?

5・18発令異動状況

● 習志野運輸区 → 千葉運転区 (4名)

A (国労)	在席: 83. 12~	通勤地: 稲毛
B (東労)	" : 87. 4~	通勤地: 佐倉
C (東労)	" : 93. 3~	通勤地: 富浦
D (東労)	" : 93. 3~	通勤地: 八日市場

● 京葉運輸区 → 千葉運転区 (1名)

E (東労)	在席: 91. 3~	通勤地: 銚子
--------	------------	---------

● 千葉運転区 → 銚子運転区 (1名)

F (東労)	在席: 92. 2~	通勤地: 旭
--------	------------	--------

● 銚子運転区 → 千葉運転区 (1名)

G (鉄産)	在席: 89. 2~	通勤地: 都賀
--------	------------	---------

五月十八日付で、士職七名の異動が発令された。今回異動の対象となった者は、七名中五名がJR東労組合員であった。残り二名は、それぞれ国労、鉄産労である。別表を見ていただければ分かる通り、この間、動労千葉や国労の組合員をたて続けに配転したときには、一切考慮されることのなかった、「通勤距離」や「本人希望」どおりの異動となっている。

要するに、「JR東労や鉄産労の組合員を異動するときには希望と通勤距離に基づいて」、「動労千葉や国労の組合員を配転するときには希望や通勤距離を踏みにじって」、というのが、異動に当たった千葉支社の「選考の基準」なのだ。

この間、不当な配転通知の取り消しや選考の基準の解明を求めた団体交渉のなかで、千葉支社は、一体何と主張してきたのか? 「基本的な考え方としては、職場の活性化のために、在席年限の永い者から異動を行なう」 「異動は、本人希望や通勤距離だけの判断で行なうことはできない」 「これが当局の回答であった。しかも、その時その時によって、「指導運転士(教導担当)は除いて在席の永い者から」とか、「指導員と主任運転士は除いて在席の永い者から」とか、勝手な基準をたてて、動労千葉の組合員を強配転し続けてきたのである。

そもそも、動労千葉や国労の組合員は、絶対に指導運転士の指

定は行なわれないし、何度昇進試験を受けようと合格させないような差別構造を造りあげたなかでこのような「選考の基準」を設ければ、配転対象者が動労千葉や国労だけになるのは理の当然と云う他ない。

このようなやり方で、津田沼

あまりに露骨な「東労優遇人事」

実際、今回の配転を見てみれば、「在席年限」ということでは、昨年三月に運転士になったばかりの二名をはじめ、ほとんども、二〜三年から六〜七年の者ばかりである。

例えば千葉転から銚子への配転で見れば、動労千葉の組合員で、通勤距離はより遠く、本人も転勤を希望し、しかも在席も永い者がいる。まさに、「JR東労優遇人事」と言う他ない。

「人事権」とか「総合的判断」を振りかざして、こんな恣意的な差別配転を強行するやり方は断じて認めることができない。

では、動労千葉所属の運転士がわずかに六名となるまで、徹底した配転攻撃が続けられたし、この間も、千葉転と館山・勝浦の間で、「労務政策」以下の単なるいやがらせとしか考えられないような差し違いの配転が強行されてきた。

動労千葉は、五月二〇日、千葉支社に対し「今次異動について、選考の基準及び、この間の配転をめぐる団体交渉における回答と今次異動の整合性について、会社側の考え方を具体的に明らかにすること」を申し入れた。

千葉支社は、士職の欠員状態が続くなかで、動労千葉の組合員であるだけの理由で、多くの運転士を売店などに「塩漬け」にし続け、しかも、運転関係区間の異動でも差別配転を繰り返す、異常な労務政策を直ちに中止せよ!

第32回
定期委員会に
あつまよう!!

・とき 5月28日(土)
・ところ 千葉市民会館