



千葉動力車

JR貨物『赤字経営』を口実とした

時短以上の要員削減

業務の部外委託拡大

許すな

(動労総連合)
9/29 労働条件提案
で関東と団交)

九月二十九日、JR貨物関東支社は、「一二月ダイ改」に伴う労働条件の提案を行ってきた。今回のダイ改におけるJR貨物会社の特長は、「中長期計画」に基づいて営業八名、運転六二名の要員削減を行なっていることである。

この削減は、①要員の見直し、②部外委託の拡大、が主な内容となっている。

貨物会社は、今次「ダイ改」で時短を行なうとしているが、時短要員以上に要員合理化を行なおうとしているのである。

提案に基づく主な交渉経過は次のとおりである。

当直の日動化で 異常時の対応に不安

会社 (労働条件を読み上げて提案)

組合 一二月ダイ改について「中長期計画」が取り入れられている。列車のコンテナ化など列車体系がそのようになっている。時短の問題を含めて、特に隔日交代勤務の問題が提案に組み込まれているのか。どのように組み入れられているのか。

また、駅構内入換運転士について、駅所属になるのは今回は田端だけだが、なぜ土職を駅所属とする考え方になったのか。会 一二月ダイ改は、中長期の視点にたったコンテナの直行化などを実施する中身となっている。

隔日交代勤務のくり下げ・くり上げについては、作業の実態を考慮して勤務種別をあてはめて

いる。

機関区所属の運転士が駅に出勤するところは、現行四ヶ所あるが、今回は田端、隅田川について、現行八名のところ七名を駅所属として、入換の円滑化を図ることとした。

組 佐倉機関区の当直日動化については、事故・災害時の対応は大丈夫なのか、的確な指示を出せるのか、という不安が職場にある。

会 今でも夜は交代で寝ている。呼出しで対応できると判断した。また、交番担当でも指示はできない。

組 交番担当と検修担当は、夜間はという勤務になるのか。休憩時間の取り方はどうなるのか。

会 長い休憩時間はラップしないようにする。

組 A・Bダイヤを持っている区所で、夜間に助役のいない区所は他にあるのか。

会 関東支社管内にはない。

組 鉄道輸送ということを考えると、今までは区長代行の助役がいて、助役に対する手当、交番担当に対する手当が決められているが、交番担当と検修だけとした場合はどうなるのか。責任問題はどうか。

会 この中身で手当は考えていない。

異常時を想定した 要員配置は行なわない

組 本線を走っていて不安がある。乗務員は何かあった時に直ちに指令指示を的確に受けられ

るかどうかを考えている。会社としてどう考えているのか。

会 連絡体制は取れる。電話で対応する。

組 異常時などで旅客列車を止めてしまうことなどを考えれば、線路を長い時間止めてしまうことに対する圧迫は常にあり、そのことで乗務員の精神的負担が大きくなり、当直に助役がいるかないか、当直にかかる時間は全く違っている。

会 異常時を想定して人を配置していないことは、今も同じことである。

組 運転法規上どうなのか、等々について別途説明を求めることとした。

「退職」に等しい 出向は認められない

組 高崎構内について、民託化で▲一三とはどういうことか。

会 構内業務(運転、信号、誘導)を全面的に委託することである。

組 貨車検修の業務委託は、今回初めてなのか。

会 京葉臨界などはすでに委託を行なっている。

組 業務の委託先はどうなるのか。

会 水戸、高崎では、出向で行なっている。

ことで、現実をどのように考えるというのか。

会 水戸機関区に貨車を置くことはできない。具体的にどうするするという考えはまだ固まっていない。

組 水戸地区で二〇才台、三〇才台で出向して帰ってくる、職場が無い。六〇才まで出向のままということもできないとすればどうなるのか。検修職場をあくまで希望するとすれば、川崎地区まで三県をまたがないと通勤できない。「退職しろ」ということと同じではないか。

会 「退職しろ」というつもりは全くない。前向きに相談しながら行なっていく。

組 提案については、不満である。今回は提案なので、持ち帰り検討するが、ダイ改まで日数もない中で、誠意をもって対応するよう要求する。

会 誠意をもって行なっていくことを約束する。

定期大会方針で 闘いを強化しよう

以上の経過に踏まえ、組合からは、安全を無視する要員削減計画を中止するよう強く要求し、交渉を終了した。

今後、貨物会社の「赤字経営」を理由とした大幅な要員削減を許さず、二一回定期大会で決定した方針に基づき、闘いを強化しよう。

裏面の資料を参照して下さい

ダイヤ改の具体的実施内容（但し、新小岩、佐倉のみ）

区 所	職 種	実 施 内 容
新小岩機関区	士職 車両	仕業の見直し (車種別) ・仕業検査、取扱列車及び標識運用 の指定変更 ・貨車交番検査両数の変更
佐倉機関区	管理 士職 車両	当直の勤務体制の変更 仕業の見直し・交番担当業務の見直 し 仕業検査業務の見直し

関東支社管内区所別・
要 員 増 減 表

業 務 機 関	関 係 職	現 行	改 訂	増 減
新小岩機関区	士職等	61	60	▲1
佐倉機関区	管 理	6	4	▲2
品川機関区		-	-	-
新鶴見機関区	士職等 車両縛	201 60	192 53	▲9 ▲7
大井機関区	士職等	52	53	+1
田端機関区	管 理 士職等	10 75	9 65	▲1 ▲10
小山機関区	士職等 車両縛	49 22	50 21	+1 ▲1
黒磯機関区	士職等	69	70	+1
八王子機関区	士職等 車両縛	113 36	113 34	▲2
水戸機関区	士職等 車両縛	44 5	46 0	+2 ▲5
東新潟機関区	士職等 車両縛	81 58	83 54	+2 ▲4
篠ノ井機関区		-	-	-
高崎機関区	管 理 車両縛	10 100	9 80	▲1 ▲20
川崎貨車区	車両縛	42	37	▲5
隅田川貨車区	車両縛	33	31	▲1

貨物「ダイヤ改」合理化粉砕！
労働条件を労働者もろく！

10・9三里塚現地へ！

と き 1994年10月9日（日）
12時から

と ころ 成田市南三里塚・反対同盟員所有地

集 合 成田駅改札口 10時30分

全力で結集しよう！