



# 千葉労働動員

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

95.7.18 4218

## 6月30日準備運輸区提案一申22号交渉(下)

### (川) 鴨川 運輸区設置

# 千葉支社合理的根拠示せず!

【日刊四二一七号より続く】

鴨川運輸区新設の合理的根拠を示せ

組 鴨川運輸区設置理由について、回答書では色々書いているが、単なる作文にすぎない。運輸区と車掌の業務は、全く違うものである。それを一緒にくたにするという事は、支社は、運輸士の業務について何ら理解していないということだ。

当 運輸区設置で運転士と車掌の相互理解と融合が進んだ。また、事故にあった場合、ひとつの列車に同じ運輸区の運転士と車掌が乗っている訳だから協力出来る。

組 事故に遭遇して、刑事罰を受けるのは、運転士だ。裁判の場でも運転士と車掌の主張は、全面的に対立する。事故にあった場合は、規程に基づいて処置をすれば、間違いはない。この間、事故が多発しているのは、運輸区である。運輸区設置の施策は、失敗である。

当 事故が多いのは、新人の運転士である。運輸区とは直接関係ない。

組 この間、京葉運輸区では、運転士が濃霧でも、信号喚呼位置から信号も見えないなかで列車の徐行すらしないので「ATSIIPだから大丈夫だ」として突っ走っている。接客マナーを云々する前に、運転士として規程を守らせる教育が必要だ。

当 運輸区では、運転士と車掌が一緒に訓練できる。相互理解が深まる。

協力出来る」としているが、京葉・習志野運輸区ではどれくらいの率で同じ列車に同じ運輸区の車掌と運転士が乗るのか。

組 ちよつと調べないと解りません。

組 いい加減な回答はやめてほしい。事故にあった場合協力できると言っても、同じ列車に同じ区の運転士と車掌が同乗してなければ、成り立たないではないか。二項の回答として、「③乗務員運用等の列車運行に関する計画業務の一元的な管理が可能……」などということも現実とは違う。運輸区でなくとも出来る。

当 運輸区であれば、計画業務がやりやすくスムーズに行く。習志野運輸区の車掌は、異常時の場合には、津田沼駅隣接の津田沼車掌区で指示を受けている。

組 列車の運行確保出来るかどうかは、異常時に十分対応出来るかどうか最大の課題だ。一切を無視して進める不誠実な対応許すな。

組 五月二五日の運輸区新設一運輸区廃止提案時も議論になったが、何故仮庁舎着工の数日前まで、一切籍口を敷き組合からの問い合わせや団交での質問に対して、答ええないという不誠実な対応を取り続けたのか。

当 施策の実施にあたっては、計画の段階で将来的な構想も含め、調査を行い、更に具体的な内容や経費等さまざまな角度から検討を行い、その結果から実施するか否かを最終的に精査している。

組 昨年の段階で、測量を行っていた。計画が具体化されなければ、測量など行えるはずがない。昨年からは鴨川の関連企業の社員から、「運転士さん、ここに運輸区が出来ると知っていますか?」と聞かれた。関連会社に運輸区設置を話したのは、いつなのか。

組 五月二五日組合に提案し、二六日関連会社に話した。

組 そんなことはない。昨年、関連会社の社員が、「会社の責任者から『運輸区が出来ると話さないでくれ』と口止めされた」と言っている。

組 構想のことを話したのではないのか?

組 今回の問題で東京と人事の調整は行ったのか。

当 要員規模も決まっていない段階だ。東京との人事調整は行っていない。

組 すでに京葉運輸区から生方露崎、中野運輸区から堀内、忍足が来るとの噂が出ている。JR総連には人事が漏れている。この間の習志野運輸区からの不当配転も噂になった人が必ず配転された。

組 勝浦市の一部市議への訪問を認めろ!

組 勝浦運輸区廃止問題から、千葉支社が勝浦市の議員宅を訪問したというが、真実はどうなのか。

当 今回の施策を理解してもらうために、議員の所を回った。支社からは誰が回ったのか。今は解らない。

組 一部の議員だけ訪問するのはおかしい話だ。

当 時間の関係で、一部の議員だけになってしまったのではないか。

前号既報のとおり、千葉支社は要員計画や鴨川運輸区の工事費(「後日、明らかにする」とした。)すら明らかにしないと、いう全く不誠実な対応を続けている。

勝浦運輸区を廃止という重大な問題について、このような不誠実な対応が職場で混乱を増幅させている。まして、JR総連と京葉運輸区当局が鴨川の配転の打診を行った事実について、「そのような事実はない。」と開き直っているのである。