



千葉労働新聞

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

95.8.30 No. 4250

排除の国労、千葉労働を狙う鴨川運輸区

8/29

千葉支社西女員のみ提案 士職は三五(本線)33指導(2)

八月二十九日、千葉支社は、鴨川運輸区の要員のみについて提案してきた。

われわれは、この提案を怒りをもって弾劾し、勝浦運輸区廃止―鴨川運輸区設置阻止に向け、いよいよ本格的な闘いを構築しなければならぬ。

一体どこが「効率的な行路の構築」なのか！

当 安房鴨川に鴨川運輸区(仮称)を新設し、運転士、車掌の一層の相互理解と融合を促すとともに、より効率的な内勤・管理体制及び乗務員行路

等を構築することとする。千葉車掌区安房鴨川支区及び勝浦運輸区は廃止する。

組 鴨川支区よりの車掌の数が増えて、運転士の数が勝浦運輸区よりも減っている。動乗勤改善以降、乗務員の労働条件は、車掌も運転士も変わらない。なぜ車掌の数が多のか。

当 車掌は、内房線も担当するので、運転士とは乗務範囲が違ふ。また、改札行路を持っているので運転士より多い。

組 特急の車内改札については、内房線は木更津・君津、外房線は茂原・一宮までで終わっている。圧倒的に千葉車掌区

の担当であり鴨川の車掌を使う根拠はない。

当 車内改札は、君津、茂原でおおっている行路もあれば、始発・終着まで通して乗っている行路もある。車掌は、内房經由で鴨川までスルーで担当させる。

組 この間の団交のなかで、七十キロ以上は列車の設定は変わらないと言った。鴨川運輸区の要員設定をしたということとは、運転士・車掌の行路をこうするということがあるから決まったということである。

当 運転士も、鴨川まで通して担当してもらおう考えだ。

組 運転士と車掌が十九人も差があることについて説明を求めている。結局、JR総連が三六協定を取るために、あらかじめ要員数を決めて、本日支社が提示したということだ。

当 鴨川運輸区は、勝浦運輸区・鴨川車掌支区の乗務範囲を踏襲して行路を作成しつつある。

組 乗務範囲を踏襲したならば、勝浦運輸区の要員数と鴨川の士職要員数は変わらないはずである。

当 質問は、車掌と運転士の数が違ふのは何故かということに答えているつもりだ。車掌

が多いのは、単に乗務範囲が違うからである。
組 鴨川に車掌の仕事を持ちかえるということなのか。
当 千葉車掌区の業務を一部持ちかえる予定だ。他区との業務の持ちかえはロスが出ないように行う。

組 鴨川は、現在の乗務範囲を踏襲しているならば、運転士は勝浦運輸区に配置した方が効率はいい。
当 行路については、現在作成中であり、効率が上がるように作成している。

組 効率化・効率化と何回も繰り返しても、支社の言うことは信用できない。鴨川泊でも勝浦運輸区の仕業には、「夜二四時過ぎに到着、朝四時半には起床」の仕業を作っている。京葉運輸区の仕業では、「夜二時に列車が到着し、朝六時三〇分に起きる」仕業があるなどバランスに欠けたものを作っている。
二五五系の導入時には、動

- 鴨川運輸区(仮称)の体制等について
- 1 鴨川運輸区(仮称)新設について
 - (1)概要(本文掲載のため略)
 - (2)新設箇所(略)
 - (3)レイアウト(略)
 - (4)設置時期 12月1日(ダイヤ改正時)
 - 2 体制及び標準数

職名	標準数	記 事
区 長	1	
助 役	9	首席1、当直6、指導2
事 務	3	
車 掌	54	指導担当2、本線52
運転士	35	指導担当2、本線33
計	102	

- 3 その他
 - (1) 鴨川運輸準備区に乗務員を逐次配置して、必要な訓練を実施する。
 - (2) 9月1日発足の鴨川運輸準備区は、鴨川運輸区(仮称)新設と同時に廃止する。

被災地労働者を支援する集い

とき/ 9月1日(金) 午後6時開場 6時半より

ところ/ 曳舟文化センター(東京都墨田区京島1-30-1)

行き方 ☆京成曳舟駅下車、押上方面よりの改札口を出て右折し、徒歩1分
(京成押上線・都営地下鉄浅草線と直通運転)

☆東武曳舟駅下車、改札口を出て左折し、徒歩4分
(東武伊勢崎線・日光線、東武亀戸線)

労千葉にはハンドルは持たせないとして、京葉運輸区に特急業務を集中させた。

当 二五五系は、現車がなく訓練が出来なかった。

標準数のみで議論をしようと単に乗務担当線区だけ違うとしか言えない。

組 現在の支社の行路設定は、外周区の行路を先に設定し、その余りを千葉転等に持つていく。本日提示された標準数から見ると、運転士は四段交番、車掌は六段交番に設定し、数を決定している。JR総連をこれくらい集められるということを作年末から行って、運転士はこれくらい、車掌はこれくらいという形で数か月前にJR総連と擦り合わせ、その数が本日出てきた。本日出てきた数は、ウワサとして流れていたものと全く同じだ。

当 勝浦に基地を置いておけば効率的な行路が出来るという主張のようだが、勝浦の行路がどうなのではなく、運輸区という全社的な取り組みのなかで検討した結果が、鴨川運輸区新設といふことになった。

組 運輸区の設置、京葉も習志野も動労千葉排除を最大の目的としてやってきた。習志野は典型的だが、発足当初は、総武緩行線の車掌行路を全て習志野に集中すると言っていたものが、結局一部のみになって、ほとんどが津田沼車掌区に業務がある。

きょうも、こう行路を作れ

ば、効率が上がるといふ具体的な話にもない。

組 鴨川に運転士・車掌を集中したら効率上がるのではないかとということで、分割・民営化後に検討した事実がある。しかし、結局効率が上がらないという結論に達し、話は終わってしまった。

当 それは営業所構想の話ではないか。

組 営業所でも、運輸区でも運転士と車掌を一ヶ所に集めるということでは一緒だ。

この間の団交の中で、支社は設置場所も含め「運輸区を作るためにいろいろ検討した」と言っているが、結局浮上してきた話は、鴨川に運輸区を作るといふ話しかなく、結果もそうだった。

またも要員操配の考え方をすり回

答を拒否

組 訓練とは、線見のことか。

当 線見のことです。

組 訓練を実施するという事は、勝浦以外の区から要員配置するということではないのか。

当 訓練は、異動が伴えば、必要な訓練が発生する場合があります。要員操配が一般的に意味で提案した。これまで何度も言ってきたとおり、「要員操配は全体的に見て行っていく」という考えであり、現段階では決まっていない。

組 冗談ではない。鴨川運輸区設置まであと三ヶ月しかない。鴨川に勝浦運輸区の労働者を持っていけば、全く訓練は必

要ない。他区から持ってくれば、訓練は発生する。どちらとも取れるような言い逃れでごまかすのか。

当 いろんなことが想定される。他区から来る可能性があるのだから必要があった場合訓練を行うと言っている。

組 東京から来る場合は、すでに東京に要員を送って欲しいという打診をしなければ間に合わない時期である。

当 異動については今後検討する。

組 常識からかけ離れた回答をするな。世の中の常識は、勝浦運輸区という廃止対象となっている職場があり、鴨川運輸区という新設される職場がある。であれば、勝浦から鴨川に労働者を持つていくのが当然のことだ。

当 全体の中から要員は考えていく。

勝浦の労働者を不安におとしめる千葉支社

組 準備区設置のために、千葉転から指導員を鴨川に持つていった。準備区長や、助役についても兼務発令している。

一方で廃止される区の指導員、本線運転士、事務係は、あと三ヶ月先に自分がどの職場にいるのか解らない。支社は、職場を不安に陥れている。当 例年、自己申告書を作るための面談の時期が来る。その中で本人の希望を取っていく。

組 本人の希望通りの職場に行けるのは、当然だろう。

当 店舗廃止の時も言ったとお

り、必ずしも希望通りとはならない。

組 指導員も何故千葉転の者を持つていったのか。線区の特情を熟知しているのは、勝浦の指導員である。

当 異動については、今後検討していく。

組 鴨川運輸区新設―勝浦運輸区・鴨川車掌支区廃止について、強く撤回を申し入れる。

この日の提案も、千葉支社は要員を提示したのみ(別掲参照)であり、鴨川運輸区設置の具体的根拠を何ら明確にすることもない不誠実な対応に終止した。

一方では、八月二十四日に、鴨川運輸準備区九月一日発足に向けて区長をはじめ指導員・事務係などの事前通知が出されている。

また、JR総連役員が、「鴨川運輸区はJR総連で運営する。一などと吹いて回っている状況である。

しかし、わずか三ヶ月後に廃止されようとしている勝浦運輸区の労働者は、全くの蚊帳の外におかれ、三ヶ月後には、どこかの職場に行かされるかも知れないまま、不安な日々を強制されている。断じて許されない。

いよいよ本格的な攻防に入った。二月ダイ改までの三ヶ月間をあらゆる手段を駆使して闘おう