



月刊 千葉労働

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

95.11.10 No.4291

「勝浦運転区廃止攻撃」―― ますます明白！ 不当労働行為はますます！

労働千葉排除の ための配転基準

千葉支社は、十一月二日の団交で、これまで鴨川運輸準備区に送り込んだ二〇名の運転士の人選の基準について、次の四点を回答した。①車掌経験者、②職場の活性化のために、小集団活動や提案に積極的な者、③将来、養成区にするということも考えているので指導的な立場になり得る者、④通勤距離も勘案した、というのである。しかし、この「基準」は、次の団交経過にも明らかとなり、まさにとって付けた全くデタラメなものである。

自ら言ったことも も具体的に質す と答えられず！

組 車掌経験ということをおげているが、われわれが知っているかぎりでも、車掌を経験していない者が多くいる。車掌経験者は何人か。
当 …… 今資料がないので……、十人くらいかと……。

組 鴨川への配転のあり方がおかしいという申し入れを行なうて議論をしているのに、自ら一番目にあげた基準についてすら答えられないとはどういうことか。結局、後でとって付けた「基準」だということではないか。
当 いや、そういうことではないが、今ちょっと……。

組 しかし、車掌経験でない者が相当数いることは間違いないではないか。
当 全部が全部車掌経験ということではなくて、全体のなかで判断した。

組 東京から送り込んだ部分など、車掌経験ではない者がほとんどではないのか。
当 えーと、何人かは……。

組 直前まで、「東京との要員調整はしていない」と言いながら、どんな基準でいつ送り込みが決まったのか。
当 一つ頃誰と打合せたかということは言う必要はない。

**職場の活性化？
小集団活動？**
組 職場の活性化とか、小集団活動や提案に積極的な者などというが、小集団活動など業務に関係のないことだ。しかも、われわれの知る限りでも、小集団や提案など全くやっていない者が鴨川に異動になっているではないか。
当 確かにやっていない者もいるが、それだけで選んだのではなくて、全体的な判断のなかで選んだ。

組 勝浦運転区の運転士が行ったのは職場の活性化にならないということか。
当 そういうことではないが、勝浦を含んだなかで、全体的に判断した。

**「指導的立場に
たてる者」など
まさにペテン**
組 指導的な立場になり得る者

などが、そもそも、労働千葉や国労所属の運転士は指導運転士から一切排除しているのが現実ではないか。
当 指導運転士は、公正な判断で指定している。

組 それならば、千葉転や習志野など、組合が競合している職場で、労働千葉所属で指導運転士に指定されている者がひとりでもいるのか。
当 相応しい者を指定している

**「通勤距離を勘
案」もウソ！**
組 通勤距離も勘案したなどというが、他県の出身で、新小岩寮に住んでいた者を異動したり、船橋の宿舎に住んでいる者を単身赴任させて異動したり、茂原在住の者を異動したりしているのが現実ではないか。勝浦運転区から行けばアパートなど借りる必要もなかったではないか。

当 通勤距離だけで判断した訳ではない。
以上、まさにデタラメもいいところである。

運輸区新設―異 常な配転の歪み が各職場に！

このような千葉支社によるJ R総連のかき集めによつて、配転元の千葉運輸区、京葉運輸区ではその矛盾が集中している。とりわけ千葉転は、現在本線運転士標準数一五七名、現在数一五四名で三名の欠員（十一月一日現在）。しかも、現在員のうち三名は津田沼からの配転者であり、線見訓練中のため、実質六名の欠員状況である。千葉転は、三名の鴨川への配転前の一〇月二八日、二九日でさえ、休日出勤が八、九人づつ出てよ

(ウニフハつづく)

勝浦運転区廃止攻撃粉碎、解雇撤回強制配転粉碎

労働千葉総決起集会！

日時 二月二八日(火)一八時

場所 千葉市民会館・地下ホール

「二月ダイ改」阻止へ向け全力で結集しよう！

12月ダイヤ改訂阻止斗争の先頭へ!



会長 松垣 挨拶にたつ 11.7~8日 笠森保養センター

うやく業務が回るといふ状況である。

十二月ダイヤ改訂以降は、行路が増え、標準数が二名増となる一方、仮に勝浦からの配転があつたとしても、約二カ月は線見を行わなければならず、実質八名の標準数減で業務を行わなければならないようになる。しかも長期病欠者もいるという状態だ。年末年始の臨時列車を担当する千葉転は、要員のまさにパンク状態である。

鴨川〜千葉間の
通し列車が三本
から九本に(館山)

路に最もあたりがきているのは館山運転区である。現行ダイヤでは、鴨川〜千葉間の通し列車は、三本であるが、一二月ダイヤ改訂で九本に増える。鴨川〜千葉間通しの行路設定によつて一乗務が三時間を越えるないしは、三時間近くなる行路が九本出来たということであり、しかも、鴨川での折り返し時間が六〜七分で館山〜鴨川〜千葉という行路によつて一継続乗務が、三時間半という行路が二本設定されている。まさに、鴨川運転区新設による犠牲しわよせが要員的には千葉運転区、行路では、館山運転区に集中しているのである。

乗務員分科会第18回定期委員会開催

十一月七日〜八日、本部乗務員分科会の第十八回定期委員会が、笠森保養センターにおいて開催された。冒頭挨拶にたつた松垣会長は、「二日間、みっちり色々な問題を出しあうことによつて大会の成功をかちとりたい。社会の仕組みが大きく変わるうとしていふ状況のなかで、解雇撤回闘争も、十年目を前に大きな分岐点を迎えている。一方では、JR総連の息がかかった鴨川運転区が発足させられようとしている。こんな不合理なことはない。効率的な乗務員の運用ができるはずもない。勝浦運転区廃止攻撃との闘いを当面の焦点として、自分たちの闘いをつくりあげるために全力で奮闘しよう」と訴えた。

【出された主な意見・質問】
● 速度アップを前提としたダイヤ改訂は認めないという立場で、無謀なスピードアップの中止を強く取り組んでほしい。
● 勝浦運転区廃止攻撃は、勝浦支部だけの問題ではない。ストは、早い時期に設定し、反撃にたち上がってほしい。
● 署名運動について、JRはこれをほとんど無視するようない対応をしているのではないかと。署名の意味をもっと突き

つけないとはいけないのではないのか。

● この間の新制車両の訓練には問題がある。ブレーキ扱いを二回やっただけで訓練が終わってしまう、というのが実情だ。しかも、教える方も殆ど知らないまま教えている。
● 二七系列車が多く入るが運用変更時のICカードの取り扱いなど不明の点が多い。
● 千葉駅三〜四番、五〜六番ホームの乗務員詰所を残すような取り組みを強めてほしい
● PRCのプログラムが実情にあつていない箇所が多く問題がある。また、ATSPも地上子の改善が必要だ。
● 「臨停客扱」という取り扱いが当然のごとく行なわれているが、運転法規上問題である。指令の無線の取り扱いに問題が多く発生している。
● 十五秒停車について、独自で時間を計ったが最低でも二〜三秒かかり、問題である
● 車両の心臓部にあたるような箇所が故障が多発している
● 車が入ってしまつていふことを確認してからブレーキをかけても全然間に合わないような踏切が多くある。
● 休日勤務がなければ業務が回らないような要員状況が続いている。しかも、休日勤務に対しては代休をあててしまうようなやり方が行な

われている。
● 新金線は、乗務員無線が入らない箇所が多くある。貨物会社とは交渉をしているが、問題は東日本だ。また、運転上の重要事項が、東日本から貨物にほとんど連絡が来ていない状態だ。

● 鴨川運転準備区の責任者として行っている行方がやっていると、専ら鴨川でのチエックだ。食事をしに行くときまで「帽子を被れ」などと言っている。

