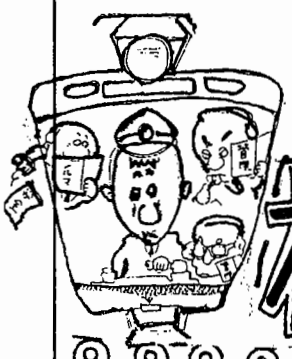
日刊 動労千葉

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

96.2.26 No.4348

―3月ダイ改交渉報告②―



根拠のない要員削減は撤回せよ

組 指導員について、運転士何名につき何人付けなければならないという基準があるのか。

当 明確な基準はない。常識的に見て、何人必要か？その業務の実態を見て判断する。

組 現在でも2人の指導員では回らない実態である。管理者は、国鉄時代一〇七名職員がいた時も七名、現在七一名になっても同じ七名いる。指導員は、新型車両の導入等の現車訓練や交番係の休みの穴埋め、異常時の乗務といいように使われている。休みも取れないような状況だ。

当 館山運転区は、新たな転勤者がいない。

組 転勤者が少ないというのであれば、一昨年ダイ改以降、館山運転区から京葉運輸区等に強制配転が行われている。館山運転区への転勤希望者がたくさんいる。京葉運輸区と館山運転区では同じ線区に乗り入れている。会社経営を考えれば、京葉運輸区に運転士を集中すれば都市手当てや単身赴任手当てを支払い、宿舎や寮を用意し、会社としての持ち出しも多い。特急等の行路を館山に業務移管し、館山の要員を増やせば、そうした持ち出しも少なくなる。支社の主張は、全く正当性がない。

当 館山運転区は新人運転士の養成もしていない。

組 「新人運転士の養成がない。」というのも全くふざけた主張である。習志野運輸区も、京葉運輸区も千葉運転区も、銚子運転区も新人養成を行っており、鴨川運輸区でも新人養成を行うと言っている。電車運転担当区では、新人運転士養成をしていないのは、館山運転区だけである。館山で新人運転士を養成出来ないという理由は、何もないではないか。理由があるとすれば、館山運転区の圧倒的多数が動労千葉組合員だからでしかないではないか。

当 担当線区も千葉運転区などから比べても、少ない。千葉運転区は四〇〇キロの担当で、館山運転区は一〇〇キロちょっとの担当である。

組 担当線区が少ないなどというのは理由にならない。前述したとおり、指導員の業務は多い。それに新制車両が導入され、訓練もいい加減な形で行われており、指導員に添乗してもらう場面が多々発生している。

当 今の現状の中で、指導員は二〇人に一人の割合と考えている。

組 館山運転区以外の電車運転関係区は、交番係は、助役対応となっている。館山は、一般職で行っている。前述したとおり、館山運転区の指導員は交番係の休暇の穴埋めとかしている。

当 今回の削減計画のなかでは、NEC五二〇〇の導入で文書整理の重複を行わない等のひとつの要素となっている。組館山での実態をきちっと把握しているとは思えない。指導員の削減計画を撤回せよ

第三五回定期委員会方針にのっとり、全面的な労働条件改善、反合・運転保安確立の闘いへ全力決起しよう！

その他、今回のダイ改交渉では、銚子支部、館山支部を中心に、PRCの設定や行き違い等による遅れの実態調査を行い、千葉支社につきつけてきた。

千葉支社の回答は、

平常時の運転時分については、基準運転時分に基づき設定しているところである。なお、ダイヤ改正（三・一六）実施後に実態をみたうえでダイヤ面等、必要により見直しを検討していく考えである。

という内容である。口頭でも、「変えられる部分は変えていく考えだ。」としているが、現場の運転士は、仕業カードに基づく、運転時分と実際の運転時分が違うという業務内容を押しつけられているのであり、これ自身重大問題である。

われわれは、日常的な調査活動を強め、第三五回定期委員会決定に基づき、労働条件の改善闘争へと全力で決起していこう！（以下、三月ダイ改団交報告は、日刊四三五二に続く予定）