



# 月刊 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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

96.11.7 No. 4495

## 12.1 ダイ改にむけて

# 勝浦運転区復活を!

【前号よりつづく】

動労千葉申2号交渉は、「日刊」前号で報告した強制配転者の原職復帰問題に続き、勝浦運転区の復活要求に関する議論が行なわれた。文書回答は次のとおりである。

なお、申2号の以下の項目は、引き続き続行になります。

**要求:** 動労千葉の組織破壊を目的として廃止した勝浦運転区を復活させること。

**回答:** 鴨川運転区については、全社的に運輸区設置に取り組んでおり、運転士と車掌の一層の相互理解と融合を促すとともに、効率的な業務運営体制を構築することを目的に設置したところである。

これに伴い安房鴨川派出(車掌支区のこと)及び勝浦運転区を廃止したものである。

### 根拠答えられず

鴨川運輸区新設の根拠は、あいつも変わらず「相互理解と融合」ではない。こんなことが、ひとつの職場を潰して、数億をかけて新しい職場を新設する積極的な根拠になるはずもないことは明らかだ。

しかも、融合とか、相互理解の促進とは、具体的にどのようなことを指し、どのような必要性をもっているのかを指摘する

と、「ひとつの列車に乗っているわけだから、……」「異常時などには協力してあたる必要があるから……」など、回答ならざる回答しか返ってこないし、各運輸区で相互理解どころかむしろ矛盾が広がっている実体を具体的に指摘すると、「確かに京葉や習志野など古い運輸区でもギクシヤクしている部分はあるが、徐々に(相互理解が)芽生えてきている面はある」「会社とすれば、相互理解がすぐに行えるかというと、すぐに行うのは難しいが相互理解が大事なことは間違いない」と、シドロモドロである。

### どんな効率化が図られたのか?

つけ加え的に主張されている「効率的な業務運営を構築する」についても質問をした。しかし、これに対しても次のように、全く答えられない。

**組** 効率的な業務運営体制の構築というが、鴨川運輸区を新設したことによってどのような効率化が図られたのか具体的に明らかにしてほしい。

**当** ……、具体的にというよりも、相互理解とか、現車訓練が運転士・車掌合同で行なうことができるなどメリットがあった。

**組** 何ひとつ回答になっていない。そんなことしか言えないのか。

**当** 全社的にやっていることでもあり、それが大事なことだと思っている。

**組** 私は習志野運輸区だが、合同訓練など、年に一回やるからないかだ。

**当** ……

**組** 鴨川運輸でも、合同訓練は年二回くらいだ。車掌と一緒に訓練は、勝浦運転区の時きにもやっていたことだ。

**当** 同じ区の人がやることに意味がある。

**組** 同じ区の方がやることに意味があるなどというが、同じ区の運転士と車掌が、同じ列車に乗り合わせる比率はどれだけあるというのか。

**当** 確かに、同じ区同士で乗るとは限らないが、……安全会議もサーブス会議の一緒にやれる。

**組** どのような効率化が図られたのか、という質問に対し、

希望者は、支部まで連絡を

そんなことしか回答できないのか。他には何かあるのか。

### 怒りは忘れない

まさに、回答にも何もなかった。こんな「回答」しかできないところに、昨年の勝浦運転区廃止攻撃が、JR東労組と結託して動労千葉の組織破壊のみを狙ったものであったことはますます明らかになった。われわれはあの怒りを忘れることはない。勝浦運転区復活の日まで闘うぞー! 館山運転区の縮小を許さないぞー!

勝浦運転区廃止事件  
地労委審問は、次回  
十二月四日(水)十時  
です。

印刷出来! 「動労千葉 No.18」

