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
96.11.19 No.4502.

千葉支社 運輸部は給料を返上しろ！

▶9月30日に提示した行路はミスだらけ（その1）

もっとまじめに仕事をしろ！

ダイ改まで残す期間二〇日に迫った十一月十一日、千葉支社は、十二月ダイ改の休日ダイヤの提案とともに、「十二月ダイ改正 行路・交番表の一部変更について」という文書を組合に持ってきた。その中身は、なんと三〇箇所にも及ぶ提案ミスの訂正であった。それも、列車番号の間違いや出勤・退区時間の間違い、労働時間や拘束時間の間違い、入出区・動力看視・転動防止作業の記載間違えなど、ごく基本的な部分でのミスの乱発である。

提案資料から判断できたものは、事前に組合側からも、「これは退区時間が間違っているのではないか」「入出区作業の指定が間違っているのではないか」等指摘していたが、それまで気がつきもしない。

かつてであれば、ダイ改提案でこんな失態があったら、運輸部長はじめ、運輸部は確実に責任をとらされていたはずだ。しかし今は平然として、まともに業務を行なうこともできなくなっている千葉支社の現状に対する危機感すらない。

これがダイ改交渉実態だ！

しかも、実はこれだけにとどまらない。訂正されてでてきた交番表自体がまだおかしい。十五日に行なわれたダイ改交渉のなかでも次の如くである。

組 一人一日平均拘束時間が八時間六〇分などと記載されているが、これは九時間ということなのか。

当 えっ、……八・六時間ということかもしれない。調べて午後から回答します。

組 訂正表にはない一日平均乗務キロが違っているが、これはどちらが正しいのか。

当 えっ、これは……午後から回答します。

組 訂正表で、出勤時間が六分違ったため拘束時間が六分違うとなっているのはミスとして理解もできるが、同じ行路の労働時間が四六分も増えているが、これは本当にこういうことなのか。

当 えっ、これは……ちょっと判らないので今電話で確かめます。

ダイ改交渉がこんな実態なのである。ダイ改提案のごく基本的な中身がぼう大な箇所間違っているなど、かつてであれば絶対に考えられなかったことだ。

しかも、訂正後の団交においても、自らのミスすら把握されてなく、輸送課・車務課はもとより、団交に出席している勤労課も含め、誰もまともに答えられない状態なのである。

回答できる者は誰も居ないのか

しかも、更にそればかりではない。十一日の段階に至って、館山運転区については、六段・四二交番で組まれていた交番表が四〇交番に組み替えられてでてきた。ダイ改直前になってこんなことがやられれば、休日指定などが全て変わってしまうことになる。しかも現場の管理者は、何故このようなことになったのか誰一人説明もできず「支社に聞いてくれ」というのだ。当然にも、十五日の団交では、この点についても説明を求めた。しかし、これについても団交の出席者は、誰もまともに回答できる者がいないのである。

【午前中】

当 特休を二日多く入れてしまったので、組み替えた。

組 特休が二日多かったなどと言うが、言っている意味が判らない。

当（同じことを言い張る）

組 特休は八日入っているが、四二交番で八日であれば多くないはずだ。七日では年間六二日入るべき特休が、六一日しか入らないではないか。八日の特休を指定し、そのうち二日は、「特または予備」となっているのだから、問題はないはずだ。

それよりも、交番に「予備」を組み込んでしまったことが変形勤務の取り扱いから見て問題があったから組み替えたのではないのか。

当 いやそうじゃないと思う。……、十日ぐらい特休が入っているのかと思ったが、……二日多いと聞いたんだけど、……。午後からもう一度回答します。

【午後】

当 午前中は、特休が二日多いと言ったが、一日多かった。

組 何で一日多いのか。だとしたら、千葉転の二組も、同じ六段・四二交番で特休は八日入っている。こちらも組み替えなければならないことになるではないか。午前中言ったとおり、特休七日では、年間六二日の特休は入らない。

当 ……また改めて回答します。

もはや「恥を知れ」と言う他はない。自ら「訂正」しておいて、まともに回答できる者が誰も居ないのだ。一体この現実は何なのだ！

JR総連・革マルと結託して十年間、動労千葉潰しや国労潰しだけにうつつをぬかしてきた結果、JRは遂にここまできてしまった。この責任は一体誰がとるのか。運輸部長よ、まずは範を示せ！ **【次号につづく】**

二月ダイ改阻止！動労千葉総決起集会

●一一月二七日一八時～
●千葉市文化センター
（千葉パルコ向かい）