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
電話 (公) 043（222）7207番
96.11.21 No. 4503

千葉支社 運輸部は給料を返上しろ！

結託体制10年のツケ（その2）

【前号よりつづく】

十一月十五日のダイ改交渉は前号で述べたように、団体交渉と呼べるようなものではなかった。しかしそれだけではない。

これから精査？

動労千葉は、ダイ改に関する申入書の第一項で、「この間電話点呼と対面点呼が離れている箇所の折り返し時間の取り扱いについて、混乱が生じていることにふまえ、各箇所の徒歩時間、点呼時間について、具体的に明らかにすること」と申し入れた。

これは、泊勤務の起床場面で、電話点呼と対面点呼が全く同じ時間に指定されたり、「対面点呼までは労働時間にならない」と主張したり、乗務員勤務制度を全く理解しないメチャクチャな指示が行なわれ、実際同じ箇所でも区ごとの折り返し時間のとり方が違うという信じられないような混乱が起きている現実に対し、すでに何ヵ月も前から抗議し、きちんとした整理を求めてきた問題である。

ところが、回答は何と驚くことに、「これから精査する」「今精査している」というのだ。言うまでもなくこれは、乗務員勤務制度をつくり、各箇所の折返し時間などのグルーピングを行なった時点で完全に「精査」されていなければならないはずのことだ。一体それから何年が経つというのか！

われわれが問題を提起するまで全くデタラメをやり続け、その問題点にも気がつかなかったというのだ。しかも、ダイ改まであと二〇日に至って、これから精査というのだ。しかも、われわれは文書にして申し入れを行なっている。それも特別なことではなく、基本中の基本に関わる問題だ。それが、団交の日に至って回答することすらできないのである。これは、不誠実団交である。繰り返して「恥を知れ」という他はない。

しかも、具体的に質していくと、点呼時間のとり方、付加時間のとり方、徒歩時間の根拠など、回答は全てゴチャゴチャになってしまい、結局「これから精査するので、……」の繰り返しである。

変行路ひとつ組む能力も無し！

この間日刊で明らかにしてきたように、台風一七号による土砂崩壊後の勤務の取り扱いをはじめ、業務上のあらゆる問題がこのような状態である。

内房線が寸断されて一週間がたっても、変行路ひとつ組むことができず、所定の行路を示して点呼をとり、「行路はどう変更されるか判らない」と言って平然として、「作業が間に合わなかった」と回答したり、台風以降、館山運転区では、毎日四行路も臨時行路を設定されて、毎日休日勤務が強制される。一体どういうことかと思って団交で質すと、回答は次のようだ（十月一七日団交）。

組 全体としては、内房線の寸断により運転本数は、大幅に減っているのに、何故毎日四行路も臨時行路が発生するようなことになったのか。

当 所定行路を基本に組んだので、寸断箇所等タクシー便乗など発生し、対応できない分臨時行路となった。

組 全体としては、内房線の寸断により、運転本数は大幅に減っている訳で、千葉転等含めきちんと行路を組み替えれば、こんな状態にはならないはずだ。

当 いや、今回は所定行路を基本にということでやったので……。

ようするに輸送混乱時に変行路を組む能力もなくなってしまっているのだ。国鉄時代であれば、当然の業務として、一晩あればやったことである。

枚挙に暇（いとま）無し！

あげればまだまだきりがない。幕張電車区の有機溶剤問題にしてもそうだし、東労組の組合員業務の問題で申し入れをして、に対して、点呼もとらずに乗務することを容認した習志野運輸区管理者の実態にしてもそうだ。千葉転では、変形勤務の考え方もわきまえずに、異常時でも何でもないときに、所定行路にもうひと山くっつけた行路を作って、現場管理者が「何だってできるんだ」と言って平然としているような事態も起きている。列車を動かし、まともに業務を運営する能力が音をたてて崩れようとしている。しかも、純粋運輸部は、ほとんどまともに回答できず、勤労課は勤労課で、まともに団交を運営しようという構えも全く無い。

JR総連結託体制が根本原因だ

支社長よ、運輸部長よ、この現状を一体どう見るのか！

しかも、こんな現状のなかで、現場長が東労組の加入届けをもって脱退工作を行なったり、今回のダイ改にからむ人事異動でも、東労組の「国労解体月間」のお先棒をかついで、異動にからめて国労組合員の脱退工作をやったりということだけは、支社ぐるみ異様なまでの執念でやり続けるのだ。

こんな現状を生みだしてしまった根本的な原因は、言うまでもなく十年に及んでJR総連・革マルと結託した異常な労務政策をとり続けたことにある。この十年、JRのなかで管理者の評価の一切の基準は、動労千葉や国労潰しに熱心かどうか、革マルと結託した経営トップの意に添って動くかどうかだけであった。こんな状況のなかで、真面目に業務を勉強し遂行しようという雰囲気、また業務上の知識や能力を備えた者を育てようなどという雰囲気は、全く一掃されてしまっている。JR総連との癒着が最も著しい運輸部がとくにひどい。運輸部長よ、責任をとれ。列車を動かし、安全を守るのがあなたの仕事ではないのか。再度言う。恥を知れ！