



月刊 千葉動力車

強制配転者の原職復帰を

千葉支社は、九月十一日の一月二日夕改提案と合わせて、直営店舗六店についての閉店提案を行った。

閉店の時期と店舗は、以下の通りである。

・十二月十三日:

津田沼駅デリカJ.C

稲毛駅喫茶エル

・十二月二十日:

市川駅アメリカンポテト

千葉駅アルディラ

・一月七日:

舞浜駅喫茶エル

舞浜駅カレーステーション

この六店舗の廃止により、千葉支社の直営店舗は全廃となる。しかし、最大の問題は、この店舗に廃止に伴う配転につき、

またしても、強制配転者の運転士などへの原職復帰・希望する職場への配置という当たり前のことが無視され、検修職場や駅への再配転が強行されようとしていることにある。

十年以上も塩漬け・たらい回し

この六店舗には、動労千葉組合員が四名配置させられている。十二月十三日に廃止となる二店舗には、動労千葉の強制配転者が一名づつ配置させられている。津田沼駅デリカJ.C店に配置させられていた仲間は、

①国鉄時代の八六年七月

千葉運転区佐倉人材活用センター

②八七年三月

佐原地区無人駅担当

③八八年二月

平井駅ミルクスタンド

④九〇年一〇月

浜野駅売店

⑤九二年一月

津田沼駅売店

⑥そして現在の津田沼駅デリカJ.C店

と千葉運転区成田支区電車運転士を八六年七月に外されて以来、一〇年五カ月間、六回にも渡りたらい回しにさせられ続け

てきた。

また、稲毛駅喫茶エルに配置

された仲間は、

①八八年四月

千葉駅売店

②九二年一月

稲毛駅喫茶エル

と八八年四月に勝浦運転区運転士から強制配転され、八年八カ月間に渡って店舗に塩漬け・たらい回しにさせられてきた。

またも、塩漬け・たらい回し!

十二月五日、津田沼駅デリカJ.Cの仲間に対し、幕張電車区木更津支区車両技術係への配転事前通知がなされた。津田沼駅に配置された仲間は、四街道駅から通勤している。明らかに遠隔地への配転である。また、稲毛駅喫茶エルの仲間には、配転事前通知はなされていないので稲毛駅の職業務への配置である。またしても運転士に復帰されず検修・営業職場へのたらい回し・塩漬け、しかも遠隔地への配転である。

駅・売店への配転を強行した当時、その理由として区当局は、強制配転者に対して、「民営化されたのだから、営業職場を社員全員が経験してもらおう。」と言っていた。しかし、そのことは完全に反古にされ続け、強制配転者のみが直営店舗に塩漬け、

12/5 勝浦地労委第5回審問行

一二月四日、一〇時より、千葉地方労働委員会において、「勝浦運転区廃止差別地労委」の第五回審問が行なわれ、前回に引き続き田中書記長に対する組合側主尋問が行なわれた。

田中書記長の証言は、まず、鴨川運転区への要員操縦について触れ、東京からの要員調整はたったの三週間で済ませている一方で、勝浦運転区からの操縦については考え方も明らかにせず、次々にJR総連組合員を送り込むという千葉支社の不当な姿勢を弾劾した。

さらに、運輸へ転動したJR総連らに対する線見訓練についても、これまでに見たことも聞

失策を労働者に転嫁!

店舗廃止の度にたらい回しとなっていた。そして今回も、直営店舗は全廃されるにも関わらず、原職復帰とせず、たらい回し・塩漬け状態に置こうというのだ。

また、営業・検修職場に限らず、JR千葉支社は、昨年の二十店舗の廃止に続き、今回の店舗廃止についても「店舗を閉店、関連企業に移管し、関連企業総体として収益を上げていく。」

そして「営業・検修職場の要員が逼迫しているので営業・検修職場へと配置する」としている。しかし、店舗やそば店に現役の運転士や車両技術係を配置することは、人件費の面から見ても採算が合う訳がなく、破綻することとは最初から解っていた。

また、営業・検修職場に限らず、JRの多くの労働者が五十五才を迎え、要員が恒常的に不足するという今日の状況についても、八年間も新規採用者をストップさせた時点で解り切っていたことである。

JR千葉支社の店舗の廃止の理由は、まさに、自らの失策を労働者にしわ寄せし、強制配転者を「原職に復帰させない」というためにする理由に他ならない。しかも、強制配転者を原職に復帰させないという攻撃の最大の要因は、JR当局とJR総連革マルとの異常なまでの癒着体制にある。

われわれは、JR千葉支社の強制配転者への不当な扱いを断固許さず、原職復帰を求め、闘いぬく決意である。