



月刊 千葉労働

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

97.7.3/No. 4632

あからさまな 組合差別!

指導操縦者指定問題

指導操縦者(教導運転士)の指定について、あからさまな組合差別が続いている。

現在、千葉支社管内で指導操縦者に指定されている運転士は次のとおり七六人だが、この十年間、動労千葉や国労の組合員は全く排除されている。全てJR東労組の組合員だ。

習志野運輸区	二〇人
京葉運輸区	二三人
鴨川運輸区	九人
千葉運輸区	一五人
銚子運輸区	九人
合計	七六人

指導操縦者の指定は、会社が関東運輸局に氏名を届け出る仕組みとなつている。まさに当局によるあからさまな差別だ。

管内の運転士総数は約六百名だが、動労千葉・国労に所属する者は過半数を超えている。一方、JR東労組の運転士は三五%に過ぎない。しかもその多くが「促成栽培」で土職になったばかりの新米だ。また、館山運輸区や木更津支区など全員が動労千葉の区では指導操縦者は全く指定されていない。露骨な差別は明らかだ。新採の運転士見習を動労千葉の組合員と切

り離しJR東労組に囲い込むための歴然とした不当労働行為だ!

勤務成績等勘案とウソの回答!

動労千葉は、指導操縦者の人選の根拠を明らかにするよう求めて団交を行なっているが、その回答は怒りなしに聞くことができないものだ。「勤務成績等を総合的に勘案して行なっている」というのだ。こんな「回答は真っ赤なウソ」だ。しかもこれは、「動労千葉の組合員は勤務成績が悪い」と言っているに等しいことだ。

しかもそればかりではない、この間の配転などにあたって、団交で人選の根拠を質すと、「指導操縦者に指定されている者を除いて人選した」等の回答がされているように、指導操縦者からの排除が、二重三重の差別に利用されている。断じて許すことはできない。

強制配転、土職登用、昇進試験など、一切が組合所属のみによつて判断される。一旦だした事前通知まで、JR東労組の意を受けて「凍結」してしまうのが今の千葉支社だ。千葉支社は、JR東労組・革マルと結託した一切の不当労働行為を直ちに中止せよ! われわれはストライキで闘う!

JR貨物との委託解消 DL運輸業務の拡大に問題あり

「JR東日本とJR貨物間の受委託を解消する」との方針に基づいて、この間JR貨物に委託していた工臨やレール輸送等の業務(DL運輸業務)を東日本で行なうとの問題がもちあがり、内燃車の免許を保有している者を対象とした「教育」が始まっている。千葉支社は「順次委託を解消し、年度末までには全て東日本で担当したい」としている。しかし数多くの問題点が全て未解決のままである。

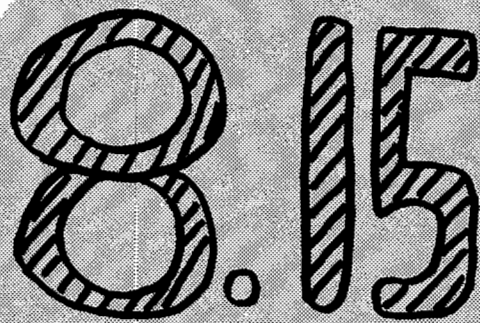
DLを動かす条件は全く無い!

最大の問題は、そもそも千葉支社に、DLを動かす技術力が全く無くない状態のなかで、現場に負担だけが強要されようとしていることだ。

分割・民営化から十年以上がたち、千葉支社の運輸部には、DLに関する技術指導ができる者は全くいなくなっている。今回の教育でも、本来指導にあたる者は車務課から派遣されなければならぬはずだが誰もいない。仕方なく経験のある現場の助役を講師として指導センターに派遣している有様だ。また、DLを担当するのは千葉運輸区(一部銚子運輸区)という提案であるが、銚子にはDLのハンドルを握れる指導員すらいない!!

もつと深刻なのは異常時対応だ。この間木更津支区に二両のDE10が配置されたが、検修関係の教育は作業検査の手順を教えただけである。団交で追及しても、何と「充分だとは思っていない。やれる範囲でやってみようしかない」と答え平然と答えている状態だ。

千葉支社は、「異常時には他会社(JR貨物・京葉臨界)の協力を要請する」としている。JR貨物は、左倉機関区の廃止(交検の京葉臨界委託)以降、労働日勤で作業検査要員がいるだけだ。工臨列車が走る夜間は管内を見渡しても、車両故障等に対応できる者は誰もいないのだ。しかも、新小岩機関区(派出)から



労働者・市民の集

日時 8月15日(金)

13時から

場所 中野セパホール

新たな10万人合理化... 労働運動の新たな潮流めざして

が移転になる九月以降は、DLの仕業検査業務も京葉臨界に委託し、残るのは千葉機関区のEL仕業検査業務だけになるという提案が既にだされている。一方、京葉臨界も異常時に出勤できる体制など一〇〇%無い。こんな状態のなかを、年間レール輸送四二〇本、工臨一五〇本という列車が走るのである。

場当たりの対応

第二の問題は、今後の展望が全く示されない状態のなかで、たまたま内燃車の免許をもっていった者に全ての負担が押しつけられようとしていることだ。

かつてDLを経験したことのある者はもうわずかな人数だ。しかも退職等により、毎年減っていく。支社は、「今後は転換教育を行なう必要もでてくる」とは言うが、今後、将来的な展望にたつて工臨・レール輸送のあり方をどうするのかという具体的な説明は何もされていない。現場の負担でその場を乗りきればいいという構えだ。

電車を運転しながら日によってDLを担当するというのは大変な負担だ。運転保安上も大きな問題がある。工臨・レール輸送の行路は未だ示されていないが、遠距離通勤者が多いことを考えると交番の出入りなどにも大変な問題がでてくることは明らかだ。また、十年以上離れている状態のなかで教育期間はずか二週間しかない。

なのだ。それどころか行路の内容からすれば、乗務手当等はむしろ減ってしまうことになる。

抜本的な条件 整備が必要

問題点はさらにある。DLの免許をもっている者は、転勤の希望があっても、現在の状態ではその対象から外されてしまうということになりかねない。また逆に千葉転への強制配転の可能性もある。しかもそこにJR東労組と結託した労務政策がからまってくれば、問題はたんに業務上の負担というだけではすまなくなる。

また、東日本が保有する機関車は、この間貨物に委託していたのをいいことに放置されていたため冷房ひとつない。ガタガタの機関車だ。団交では「DE10への冷房設置はスペース的に厳しい」などと回答しているが、現実冷房を積んでいる車両もあるのだから、要するにカネをかけるつもりが無いだけのことである。

結局、全く条件の整っていない状態のなかで、しかも一部の運転士の負担のみによってDLの運転業務が強要されようとしているということだ。運輸部に技術的指導ができる者を養成すること、異常時対応体制の整備、一部の者にのみ負担がのしかかるような状態の解消等、抜本的な条件整備の必要性は明らかである。動労千葉は、計画の全面