



月刊 千葉労働動力

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

97.12.2 No.4702.

交 団 と 千 葉 支 社 と で 一 号 申 出

(11/17・19)

第二五回定期大会の決定に基づき申一号の団体交渉が、十一月十七日と十九日の両日、千葉支社で行なわれた。団交でのやりとりについては以下のとおりとなっている。

一切の不当労働行為をやめろ！

組合 まず、不当労働行為の問題が業務も含めた全ての問題にからんでいる。花崎常務が脱退強要の不当労働行為をやった問題で、裁判所の判決が出て社長が謝罪しているではないか。トップが不当労働行為をやって謝っていることについてどう考えているか。

会社 謝罪は交付している。労働委員会や中労委の命令、裁判の判決については、今回のような判断もあれば、内容によつては個別に判断することになる。

組合 個別とはどういうことか。労働委員会命令については、個別に一件でも履行したことがあるのか。個別判断というならどこがどう変わったというのか。

会社 各段階では不服だったが、東京地裁判決を受けて控訴しないということは、どこがどう変わったかは明確には回答できないが、いくら主張しても認められないという判断だと思ふ。

組合 「誤認だがしょうがない」ということか。会社にとっての善し悪しの基準は何か。法や規則は守らなければなら

らないが、会社の主張が認められないということだ。

組合 自治体が発令を出しているが、それを守らないということはどういうことか。しかも「謝罪」するという事態は、全体のことを考えざるを得ないところまで来たということではないのか。

会社 「不採用問題」については会社の判断で行なっている。こういうことを続けている原因だ。

組合 若い人と話さないから指導操縦者になれない？

組合 指導操縦者の問題についてECでは七〇数名で動労千葉は一人もないが、勤務成績が悪いということか。

会社 現場からの推薦や勤務成績、年令も含めて指定している。

組合 昨日今日運転士になった者が指導操縦者になって、何十年もやっている人が指定されていないという現実がある。いつも「任用の基準」と言っているが、動労千葉が当てはまらない理由が一切明らかになっていない。動労千葉だろうがどこだろうが何も変わらないではないか。

会社 運転技術は遜色ないだろうが、若い人と話すことなども加味している。

組合 若い人と話さないということとはどういうことか。職場で

千葉の不当自宅捜索を弾劾する！！

抗議 声明

本日、千葉県警は、今年二月に八千代市内で発生した「爆発事件」を口実にして、動力車会館に対して全く不当な自宅捜索を強行した。

この不当捜索の口実となった「爆発事件」なるものは、動労千葉と全く無関係であり、それを承知の上で行なわれたものであり、政治的・弾圧以外のなにものでもない。

自宅捜索は、千葉県警本部・蒔田を先頭に制服・私服警官など約六〇名がおしかけ、七時から一〇時三〇分まで正統な労働組合活動を妨害するにいたった。

この不当自宅捜索は、「新ガイドライン」情勢に突入した中で、日米安保ガイドライン反対、有事立法阻止などを掲げ、十一・九労働者集会を呼び掛け、圧倒的な成功をうけて労働運動の新たな潮流をつくり上げるために最先頭で闘いぬく動労千葉を狙い撃ちにしたものである。

しかも、国鉄闘争をめぐっては、分割・民営化の破綻が明らかになり、一〇四七名の闘いが正念場を迎えている中で、闘いの高揚を押さえ込むことを狙った悪辣な政治的弾圧である。

われわれは、この千葉県警による不当な弾圧を徹底的に弾劾するとともに、あらゆる弾圧を粉砕してぬき、原則的な労働運動を堅持し、国鉄闘争勝利、新ガイドライン粉砕、労働運動の新たな潮流をつくりあげるために全力で闘いぬくものである。

右、声明する。
一九九七年一月一日
国鉄千葉動力車労働組合

は、若い運転士と話している和管理者が周りをうようよしと、後で呼び出しているではないか。

会社 そんなことはないと思う。若い人とはぜひ話をしてもらいたい。

組合 組合が違うというだけで主任になれる問題についてもある区長は「一人になった」というが、一〇年でたったの一人だ。しかも、指揮命令系統があるわけだから、一人も

組合 小集団のリーダーになってから受かっている者もいる。銚子運転区では、四組合あつて動労千葉も一人いたが、辞めた後は鉄産労一名、東労組三名と偏っているではないか。こういうことが会社を歪

めているということをしつかり見るべきだ。

会 試験制度だからしょうがない。

組 そんなことはない。駅に10年も強制配転されている者がいるが、すでに運転士の資格を持っているわけだから、会社が発令するだけではないか。

会 営業、車掌を経験してから運転士にしている。

組 営業で10年もやっているではないか。真つ先に運転士にすべきだ。しかも、運転士になるように区長が車掌に言っているが「車掌のほうがいい」という者が多くいるではないか。

会 組合的な内容でやっているわけではない。

組 経験年数は、どの会社にもいっても基準になるのが当たり前だ。そこが無視されているということだ。

会 駅に運転士がいることは会社も分かっている。強い主張があったことはうけとめ、全体の需給や任用の基準に従ってやっていきたい。

組 我慢も限界にきていることをはつきりと表明しておく。

会社は「事故の芽」をつくらないよう努めるべきだ

組 習志野運輸区の一組と二組に快速が一行路つがあるが、こういう業務の持たせ方が大

月事故のような事故を招くのではないか。緩行線についても、東京との分担をきちんとすれば効率的なスジが引くことができるはずだ。

会 東京と調整する余地があるかどうか検討する。

組 国鉄時代に10数本あった快速を、動脈の緩行を津田沼でやり快速を千葉転に渡した経緯がある。大月事故も考慮して会社も考えたほうがいいのではないか。

会 若い社員から快速をやりたいという意見もあつて、快速を担当させた。

組 習志野運輸区で を持つメリットは何か。

会 休日の出面の調整をするため、千葉転の臨時を回すことができる。

組 それなら波動要員を各区に置けばいいではないか。運転士は、事故を起こさないようにしているが、会社が事故の芽を作らないことも重要だ。習志野に快速を持たせないことが事故の芽を作らないことにつながるとうことを認識すべきだ。

全ては会社の教育のあり方に問題がある！

組 若い運転士を中心に事故が多発しているが、氷山の一角であり、重大視している。とくに、大月事故についてどうなっているのか。

会 明確になっていることはほ

とんどない。

組 技術的には警察の関係だと思うが、一年一〇カ月ぶりに乗務したということは会社の問題だ。指導のありかたについて検討できる部分だ。

会 電留線に入れる作業で一旦停止してATSを切つて移動させる作業はあつたが、ATSを切る作業をなくすように努力している。

組 ハンドル弁でATSを入切できるようにすべきだ。

会 自動投入については、九七年度中に工事を終わらせたいと思つている。

組 結局、全ての問題が若手の教育問題になつている。新採が運転士になつた場合でも、一人でするようになっていくはずなのに、免許がきて一カ月も訓練をおこなっていない。

会 運輸省令に基づいて教育を行なっている。個人のレベルにあつた教育はもつと実施していきたい。

組 個人という考え方は以前はなかつた。駅に一年、車掌一年では、列車を動かす仕組みも分かつていないのではないか。ここまでくれば組合差別をやっているときではない。