



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

97.12.8 No.4704

「97.3ダイ改」以降の問題点を解明

動労千葉申第5号一貨物関東支社団交 (17/17)

動労千葉は、第二五回定期大会の議論に踏まえた職場要求を中心に「動労千葉申第五号(一九九七・一〇・三〇)」を関東支社へ発出、一月一七日、千葉機関区、新小岩両支部役員が出席し、団体交渉を行った。この申し入れは、三月ダイ改における基地統廃合という、千葉地区の職場状況を一変する施策の実施から約六ヶ月を経過した時点を捉え、京葉線や「湾岸副都心線」の見通しや制度要、さらには設備要求に至るまでの一般的な内容であり、「会社は基地統廃合の時に確約した安全通路の設置や機関車検修などの基本的約束を守っていないじゃないか!」という烈しい追及も含めて、三時間を超える議論が闘わされた。

千葉機関区、新小岩派出所の設備要求の細部などは、別途、例會、職場集會などで両支部組合員に明らかにしていくが、ここでは、基本的な問題点についての概要を明らかにする。

基本的考え方

組合

申し入れを行った基本的考え方を理解して回答してほしい。何よりも、基地問題、輸送経路問題である。

会社は、昨年五月の団交では、「佐倉機関区の廃止は(今年三月のダイ改では)できない。三月ダイ改は、清算事業団との新小岩の基盤整備に関する問題がやっと片づいたので、新小岩機関区の業務を新小岩と蘇我の両新基地に分けるだけだ」と明確に言った。

ところが、六月に「JR貨物完全民営化のための基本問題懇談会」の「意見書」が出され、一〇月に「新フレイト21・六千人体制」が出されてくるなかで、会社は豹変した。

われわれは、佐倉基地廃止、

輸送経路の京葉線への移行、車両検修のあり方、要員・教育・訓練、諸々の設備等々、マスクミ情報が行先するような状況下で、しかも、時間に余裕がないなかでの対応・判断を迫られた。



貨物格差回答粉砕緊急集會(1/26)

第三に、われわれは、このようななかで、特に、出向先での要員、設備を併せた安全問題に重大な問題意識を持っており、必要な時に必要な闘いをやる構えは、ダイ改時も今も同じである。

この一年間、基地問題をはじめ、貴組合が、大変な困難を乗り越えて、いろいろあったけれども、大過なく移行ができたことをお礼申し上げたい。

冒頭、組合から言われたことについて、会社として、今後とも誠実に対応して行きたい。今回の申し入れについても、会社の経営状況などから、必ずしも組合要求を聞けないこともあるが、可能な限り応えていきたい。

しかし、制度問題については支社として、解釈等については言えることもあるが、基本的に本社の権限に属する問題であることを理解していただきたい。

臨海鉄道への業務委託に関する問題点は、この間、日常的に指摘されていることも含めて鋭意改善に努めていることをご理解いただきたい。

われわれは、三月ダイ改では、会社内の議論も煮詰まっていななかで、千葉機関区新設、新小岩の派出化、佐倉機関区廃止

の問題と取り組んできた。われわれは、労働組合として労働条件の問題を要求して、闘う以前に、会社が会社として機能しないという問題と闘わざるを得なかった。

そのようななかで、基本的問題として認識しなければならぬことは、

第一に、

千葉機関区、新小岩派出所の設備は、佐倉機関区がやっていた業務と要員を受け入れる計画でなかったために、運転士関係を中心に決定的に手狭である、そして、その事によって、日常的に業務上の問題が発生しているということ、

第二に、

要員・教育・訓練の問題について、基地移転に必要な要員がないなかでの移行であったが故に、現在も、要員欠乏状態のなかで転換教育が行われているなど、変則的運営が続けられているということである。

京葉線移行問題1時期を明確に

組合

職務乗車証・共通購入券の問題



◀ 新小岩支部定期大会

題、ベア・手当・ボーナス・賃金格差の問題等々、社員がやる気を無くす問題ばかりだが、とりわけ、新フレイト21をはじめとする経営の先行きが見えない問題ほど、社員の気持ちがいちたぶっているものはない。

特に、高齢者の間では、「退職金が出なくなる」という恐怖感から、退職金の上乗せがあるうちに退職した方がよいという雰囲気強いことを、もっと危機感を持って見るべきだ。

団交では「五五才到達の運転士が全員退職したら、列車を切らなければならない」と言いながら、ボーナス時には「賃金が支払えなくなるかのようなこ

とを平気で職場へ流す会社の姿勢は問題だ。

貨物会社は「分割・民営化は間違いだ」とハッキリ言うべきだ。

分割・民営化が間違いだと言いつもりはないが、今言われたような要素が、職場に全くないとも思わない。

特に高齢者問題は、気をつけ

組合

京葉線、湾岸副都心線について、業界紙で「社長の記者発表

」として完成年度などが流されているが、会社として、広報紙

で社内には流した以上のことを、マスコミに流すのは問題ではないか。いつ移行するのか等の具体的中身はどうなっているのか。会社

業界紙で流されていることは承知している。環境問題としてやるのであろうが、別の要素でやるのであろうが、わが社のためになることなら受け入れればよいと考えている。

具体的時期については、結論的に、京葉線移行が「一〇年度概算要求」ということなので、常識的には、早くても二〜三年後とされている。

湾岸線については、今の段階では何とも言えない。

予算が付くといっても「補助」ということで、京葉線移行の全経費を見られるわけではないので、わが社の経営状態・負担能力の問題もある。

従って、「時期を明確に」と言われても、困難性があることを理解してもらいたい。

DLの臨検、京葉臨海問題、新小岩構内問題の早期解決を！

組合

われわれは、DLの臨検問題、京葉臨海の要員、設備を併せた車両検修問題に重大な危機感を持っている。

職場では、「京葉臨海と団交をやるべきだ」という意見が強いことを強調しておく。

また、新小岩の構内関係についても、安全、要員、設備面で重大な問題点があることは、この間、度々指摘してきた通りであり、もう清算事業団の都合ばかり言われてもしょうがない段階にきていることを認識すべきだ。

会社

臨検問題、京葉臨海の問題、



千葉機関区支部定期大会 ▶

新小岩の構内関係について、この間、指摘を受けるたびに、現場へ出向いて改善に努めてきたが力の及ばなかった点と、組合が指摘する問題点が、おおむね正当なものであることは認識している。

これからも最大限誠意を持って対応したいと考えているので、宜しく願いたい。

