



日刊動労千葉

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
(公) 043 (222) 7207 番

98.4.3 No. 4764

強制配転を拒む 運転士に登用

— 申13号交渉報告 (3月16日) —



強制配転粉砕にむけた団体交渉は、三月一六日、一八時から各支部代表、強制配転されている当該組合員が出席し、千葉支社において開催され、一〇年以上にわたって本人の希望を全く無視してたらい回しにしてきた会社側の態度を弾劾するとともに、J R総連革マルの横槍により動労千葉との約束を反古にしてきた会社側の姿勢を厳しく追及した。そして、こうした会社側の労務政策優先の姿勢が、列車の運行や車両・電気・施設などの保守・点検をまともにこなうこともできず、二日に一回の割合で輸送混乱が発生してしまふ会社をつくりあげ、その象徴的な事故として昨年一〇月の大月事故が発生していることをつきつけ、会社側の経営姿勢の

転換を迫った。

一〇三二二名に及ぶ署名を提出

団体交渉の冒頭で動労千葉は、昨年一二月から行なってきた強制配転粉砕の署名を会社側に提出した。

署名は、運転関係をはじめ組合員が強制配転されている営業関係で動労千葉、国労、鉄産労 J R東労組など組合所属の如何を問わず多くの仲間が応じ、総数は一〇三二二名に達したのである。

そして、この署名が、強制配転粉砕に向けた動労千葉の決意と団結力そのものとして会社側

に叩きつけられ、団体交渉に臨んだのである。

差別撤廃と運転保安確立は同一の問題!

動労千葉は、J Rが強制配転に典型的にせよされる差別・不当労働行為を平然と行うという経営姿勢こそが、「二日に一回の割合で輸送混乱を招いている」という認識に立つとともに、経営の根幹が労務政策を中心にして回っている現状を解決しないかぎり運転保安の確立もないという立場から以下の三点について申し入れを行ってきた。

- (1) 大月駅列車衝突時事故をはじめ、同種事故が多く発生している運転保安の危機的な状況にふまえ営業・検修職場等に配属されているベテランの運転士のうち希望する者を速やかに士職に戻すこと。
- (2) 国鉄時代に運転士免許を取得しているながら、一〇年以上も未発令のまま放置されている者を速やかに士職に発令すること。
- (3) 指導員・指導操縦者の指定について、安全をないがしろにした組合差別を直ちに中止し、運転士・運転士見習いの指導に関し、業務遂行・技術継承・安全確保に相応しい運転職場のあり方を確立すること。

団交の概要は以下のとおり。

組合 一〇年間「需給状況を勘案し」「任用の基準に則り取り

扱っている」という回答が繰り返されてきたが、今回は、動労千葉としても重大な決意で申し入れているので、本音の回答を聞かせてもらいたい。

会社 安全のレベルが下がっているとは思っていない。大月事故が安全を揺るがす問題であることは認識しているし、雪害や中央線での運転阻害事故については、批判を浴びていることは事実だが、しかし、会社が安全を軽視して、労務政策によってこうなっているとは思っていない。ベテラン運転士を戻せば安全が確保できるとは思っていない。

仕組みが分からない運転士をつくったのは会社の責任だ!

組 大月事故は、入換信号機と出発信号機を間違えたために起きたが、国鉄時代にはそんなことは全くなかった。千葉でも、信号機を探しているうちに据え付けてしまうということが起きているが、これも若手の運転士だ。結局、こういう仕組みで列車が動いているのかも分からない運転士を、会社がつくっているというのだ。若手の事故が多くて訓練を行なっているが、ベテランを戻してその分訓練すれば時間も多く取れる。

会 大月事故は、多分に属人の問題が多いと思っている。

組 事故は全て属人の問題になるというのか。その属人を運転

士にした会社の責任はどうなるのだ。国鉄当時は、ひとつの事故から多くの教訓を引き出す力があつた。

会 大月事故では、ATSの入
れ忘れがあつたということだが、
設備の改善も含めて安全を確保
するために七〇〇〇億円を投じ
て、今までの経験に踏まえて対
策をたてている。訓練について
も、実設訓練や車掌と合同の訓
練を行なっている。

組 国鉄当時は、時刻に正確に
動くと言われてきたが、JRは
まともに動かないという認識に
なっているのは事実だ。今、訓
練の時に何と喋っているかとい
うと、規程に従って動けとは言
わないで「指令の指示に従え」
と言っているが、その指示が山
ほど間違っているではないか。
現場の助役も含めてレベルが落
ちていないと言ふならば、厚顔
無恥と言わなければならぬ。

しかも、いくつもない系列が
ほとんど機能しなくなっている
という中で運転する「平成採用」
の運転士がかわいそうだ。そし
て、ここに組合差別が絡んでい
るのだから、ここを変えない限
りいくら金を投入してもだめだ。
会 国鉄時代からくらべてJR
が教育を軽視しているというが、
「運心」や規程の教育に力を込
めてやっている。一〇〇点をと
る者もいれば三〇点の者もいて
平均としては昔より低いという
こともあるかもしれないが、
信号の見間違いや色々なことに
力を入れている。

3.19第一波ストライキ 支社前抗議行動



込まれてきたということだ。駅
では、三分の二が「広域」か「
平成採」で、安全や列車が動く
仕組みを教える期間もない中で
身にしてみても安全を考えるのかと
いうことだ。しかも、車掌にな
っても、発車したら運転台を離
れて車内検札に回るということ
を長々とやってきた。結局、安
全に対する構えが一番の問題だ
ということだ。

しかも、知識・技術を持って
いる者達を配転したり登用しな
いという会社のやり方を見てい
る「平成採」の運転士は、自分
の身を守ることはかり考えてし
まい、安全など全く考えなくな

つてしまふ。
会 千葉支社管内でも数千人の
社員がいるが、全ての社員の希
望を把握することはむりだ。一
人ひとりの希望は尊重したいが
駅の需給がきつくなっているた
めに、今駅にいる人たちについ
ては頑張ってもらいたいと思っ
ている。

約束を反古にし たのは会社だ！

組 当初、JRを前後して営業
関係に出るときには、各区で基
準をつくり、早く行けば早く戻
れるとうことで交替で出ること
になったが、その最初の約束が
反古にされた。さらに、運転士
との兼務についていた二号俵の
格差が取られるときも「二年間
で戻れると思ってくれ」と言わ
れたが、それも反古にされた。
約束を破ってきたのは会社側で
その謝罪も今まで行なわれてい
ない。駅の要員を問題にするな
らば、「平成採」の人たちをあ
と一二年間に置いて教育すれ
ば会社としても助かるではない
か。

会 若手の育成のためにも、需
給に見合った教育をきちんとし
ていきたい。組合の意見が会社
の安全を確立するということに
ついては受けとめていきたい。
組 けじめをつける時にきてい
る。勤務千葉にとっても、安全
問題と差別し強制配転問題につ
いては、力をふりしぼって闘う
ことになる。夏季輸送も含めて
ストライキを構えて解決を求め
る決意であることを明らかにし

ておく。

九八春闘第一波・第二波スト
を闘いぬいた力で、第三波スト
へ猛然と突き進み、強制配転粉
砕！ベテラン運転士の原職復帰
！資格保有者の士職登用！運転
保安確立をかちとろう！

千葉駅頭街宣(3.19第一波スト)

