



千葉労働動向

労働条件改善に向け 団交始まる(千葉支社) 8/24

本年三月ダイヤ改以降、各運転職場で実施した行路別実態調査内容及びこの間の車両故障や保安装置故障等により輸送混乱が頻発している状況に踏まえて発出した「労働条件改善に関する申し入れ」に関して、二四日以降千葉支社との団体交渉を行い、昨年一〇月に発生した大月駅での衝突事故や組合差別を優先し安全をないがしろにした指導員や指導操縦者の指定、乗務割交番作成の抜本的改善等を要求してきた。

団交の概要は次のとおり。
体質改善をうらぐ!
組合 昨年の大月事故以降、とくに今年に入ってから「二日に一回」の割合で輸送混乱が発生し、今現在でも故障や事故が頻発し、何ら改善されていない。会社として全く真剣に考えていないということだ。
われわれが一番言いたいことは、運転業務を将来にわたってどのように構築するのかということだ。会社としての考え方をキチンと示すべきだ。

とくに、大月事故は、分割・民営化以降の運転業務の矛盾が噴き出したことを意味しており、この事故に対するJRの社会的責任、事実経過も含めて現場では何ら明らかにされていない。

今回の要求を、単なる個別の問題としてとらえずに、運転業務を本場にどうするのかトータルにとらえてもらいたい。
会社 大月事故については、ATSの未投入、期間が開いていたことくらいしか入っていない。会社としても、大月事故を踏まえ、指導員による添乗指導やデジタル化などによる訓練の充実をはかってきた。
組 千葉転では、既定回数乗り入れていない線区に運転士を行かせる事態が発生しており、何ら対策ができていない。われわれは、会社を追及するだけで問題が解決するとは考えていないが、大月事故の時も、今現在も体質は全く変わっていない。
△云 安全に対する姿勢は必要だと思っている。

中で運転士になった場合、その運転士がどのようなことを考えるのかを会社としてとらえるべきだ。今はベテランがいるからうまくいっているが、そこが抜けたら大騒ぎになる。
△云 運転関係も含め、要員需給を見ながら対策を立てており、数として年令を埋めるように考慮している。

組 数で埋めるだけでは解決しない。技術をいかに継承していくのかということだ。電気、施設も含めて深刻だということも出ている。こうしたことから、運転士への昇進経路については「検修部門→運転士」とするようにすべきだ。
訓練で個人攻撃
組 指導員や指導操縦者の指定についても、組合差別をやめるべきだ。運転士の半数以上が動労千葉や国労所属の運転士であり、圧倒的多数がベテラン運転士であるにもかかわらず、なぜ指導員や指導操縦者の指定から排除するのか。若手の運転士にしてみれば、差別の問題だけで会社の姿勢を見るようになってしまふ。
△云 指導操縦者になると、規程の学習なども含めて一生懸命やってもらえるので、多くの運転士に経験させるようにしている。別に排除しているということはない。

組 今、運転士になつていく人たちは、駅で一年、車掌で二年ほどやってうるが、現在の駅の状況は、新採が一年で抜けてしまふ、その他にも広域の人たちも二年ほどで帰ってしまうため若手の安全教育が全くできていない。しかも、車両のことなど全然分からず、安全よりも営業感覚が最優先されている状況の

昇進経路を
検修→運転士に
組 回答にある「総合的に勘案」する内容は何か。
△云 本人の日々の取り組みが中心になる。内容は、①訓練での発言、②事故防止の意識、③

運転競技会の内容、④日常の運転業務の内容等である。
組 七月末に訓練に出たが、菅田での「信号冒進」について出たが、助役や指導員がいるにもかかわらず当該の運転士に対して普段の態度が悪いという追及だけが行なわれている。これでは事故はなくなる。単にやっているだけの会議であつて、安全をなくすための会議ではない。日常の態度という点では、動労千葉の運転士が一番真剣だと思ふ。
△云 国鉄時代は、局からの通達だけの上意下達だったが、今は支社と現場でキャッチボールできるようになってきたと思つている。

組 現場の感覚と全く違う。今の訓練は盛り沢山で、こなすだけになっていて、肝腎のところになると答えられないという状況だ。
△云 会社の業績も向上し、事故も減ってきているのも事実であり、うまくいっていると思つている。
線見と操縦訓練で六往復必要!
組 現在行なわれている「線見訓練」の考え方が曖昧になっているが、会社の考え方はどうなっているのか。
△云 九一年頃に議論になったと思うが、当時、運輸省からの鉄道運転規則に関する通達により、線路見学及び操縦訓練五往復になつてのことから、転勤者も含めて五往復の操縦訓練を行なつていく。

組 運転士としては、まず、線路、信号、ポイント等を覚えることが肝腎で、新線の場合でもトロッコを使って線見を行なつている。業務移管では、集団で線見をさせている。
△云 線見は、指導員又は線区を熟知した運転士が解説しながらおこなうようになっていく。
組 入っていない線区の場合、五往復の操縦訓練が終わつていなければ入れないということではないのか。
△云 五往復の操縦訓練が終わつていなければ、単独で入ることとはできないと考へている。線路見学の場合は一往復行い、ハンドルを握ることはなく見極めもない。操縦訓練の場合はハンドルを握つて五往復行い、五往復目が見極めになる。
組 会社の説明だと、線見と操縦訓練で都合六往復やらなければ一本にならないということか。
△云 そういうことになる。感覚がない。
組 千葉転では全くそういう感覚がない。
△云 営業列車に近い列車で行なうことになっているが、新宿にはいる列車は数も少なく、訓練列車の仕立てられないが、五往復の操縦訓練は行なうようにさせている。

組 線見と操縦訓練で六往復という基準があるならば、現場に徹底させてもらいたい。
△云 転勤者の教育で、線見と操縦訓練で六往復やらなければいけないことは周知させる。(つづく)