

運転保安調査を基に要求を申し入れ

貨物協議会 運転保安で交渉 (8/26)

全乗務員対象の調査を基に

貨物協議会は、貨物の本線乗務員を対象に「運転保安調査」を行い、その結果を基に「動労千葉申第19号・運転保安等に関する申し入れ」を貨物関東支社にたいして行った。

貨物会社の乗務員は旅客会社のレール上を走ることから、輸送混乱などに運転保安にかかわる問題が多発してきた。こうしたことから貨物協議会では昨年の作業実態調査に引き続き、本線乗務員を対象に運転保安調査を行い、日頃乗務員が問題と感じているものを、信号機関係などを中心に改善要求として申し入れた。

8月26日には関東支社で「申第19号」の回答の交渉がもたれた。回答の内容は、信号機の多くが東日本のものであるため、「現状で対処されたい」「千葉支社とは協議している」「調査してみます」「要請していきま」等の紋切型が多く、また「信号機の位置変更は費用が数百万円以上かかるのでムリだが、角度変更なら可能」など金のかかることはできないという姿勢に終始した。交渉は、引き続き組合要求に基づき諸設備の改善等を行っていくことを求めて終了した。

今後も貨物協議会は、乗務員分科会を先頭に反合・運転保安確立の闘いを強化していく決意です。

関東支社9月期運用改正を提案

企業リストラで列車削減

三名の大幅削減・合理化

貨物関東支社は8月11日「9月期(9月16日)運用改正及び作業体制の見直し」を組合に提案した。

内容は、運転関係で運転士の△21、駅関係で△12のあわせて△33名という大幅削減である。千葉地区的には大きな変更はないものの、運転士△21の中身は石油・セメント列車の輸送変更の原因がある。これは石油、セメント業界の企業合併等による事業所の統廃合によるもので、パプルの崩壊以降のリストラの嵐のなかで、貨物会社の車扱い輸送に占める割合の大きい石油、セメント輸送がこれらの企業の物流見直しの対象となり、列車の削減に結びついている。

企業リストラが列車削減に

昨年10月のダイヤ改では、新潟発・南松本着の石油列車が川崎発に変更となり、今年4月のダイヤ改では名古屋発・南松本着の

石油列車が蘇我発に変更となった。そして9月には川崎地区内の石油基地の統廃合や発着駅の変更などが計画され、さらにセメント関係も業界の統廃合により、八高線・高麗川発着の列車が廃止・削減となっている。

まさに貨物会社は列車削減のうためにもダイヤ改を行うという悪循環に陥ろうとしている。定年退職者や早期退職者の増加とあいまって、新フレイト21・貨物六千人体制合理化による弊害が、職場の至る所で噴出している。賃金抑制と合理化の先に貨物労働者の将来展望を見いだすことはできない。正念場をむかえた新フレイト21合理化と全力で闘おう。

区所別	職名	増減
高崎機関区	運転士	-
千葉機関区	運転士	-
新小岩派出	運転士	-
田端機関区	運転士	△1
小山機関区	運転士	△3
黒磯機関区	運転士	△2
新鶴見機関区	運転士	△6
大井機関区	運転士	-
八王子総鉄部	運転士	△8
水戸機関区	運転士	△1
篠ノ井総鉄部	運転士	-
東新潟機関区	運転士	-
	合計	△21