

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 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
99.12.6 No.5057

基本要要求をめぐり交渉

-千葉支社ダイ改交渉報告④-

十一月二十六日、千葉支社において、一二月ダイ改の基本要要求に関する団体交渉が行われた。この日の団交では、この間の懸案事項である強制配転者の原職復帰の問題、指導員・指導操縦者の組合差別に基づく指定の問題を追及するとともに、新たな問題として遺失物の取り扱いの問題及びJRの表彰規程（とりわけ、人身事故に関する事項）について、取り扱い等について会社の考え方を明らかにさせてきた。

JRは労働委員命令を履行しろ

組合 この間、労働委員会命令については全て無視して中労委や行政訴訟に上っているが、会社として、法に基づいて出されている命令についてどのように考えているのか。

会社 会社として承服できない部分があるので、中労委あるいは行政訴訟に訴えているところである。

組 労働委員会制度については、労組法に基づいて設置され、命令が出されているが、この命令について法的に効力があると考えているのか。

会 労働委員会命令については、法的に効力があることは認識している。

組 罰則規程がないことをいいことに全て裁判に訴えているが、効力があるというなら履行すべきだ。

会 裁判は、会社として正しい内容の判決を求めてきたが、最

終的な判断が出た段階で従うしかないということになる。
組 この間、ILOから日本政府に対して「十分な補償に向けた話し合いを当事者双方で話し合う」という趣旨の勧告が出されている。労働委員会命令を踏まえての内容になっており、どのように考えているのか。

強制配転者を直ちに原職に戻せ

組 強制配転者について、すでに一〇年以上ほったらかしにされ、予科生にいたっては一五年もの間登用を待ち続けている。

会 現在営業等に配置されている人たちについては、各箇所において中核をしめる位置において頑張っている。

組 そもそも出された時には営業の需給問題で出されたわけではない。当時は、戻すことを条件に出されたのであり、この約束を守る会社が会社としてやるべきことだ。

会 会社としての現状判断に基づいて配置を行っている。

組 効率の点でいっても、莫大な費用をかけて運転士を養成したにもかかわらず登用しないほうが、会社にとつても非効率ではないか。しかも、当時の約束を破り、現状の変化を理由により毎回回答が異なることについては憤慨している。この問題は、この間の最大の懸案事項であるこ

とを認識しているのか。

会 これまでも同様の申し入れがあることは認識している。

組 過去にも解決に向けた回答が出されているが、今後は、この回答にそつた対応をすべきだ。

組合差別に基づき指定をやめろ

組 指導操縦者の指定については、運転士の半数を占めている動労千葉が一人もいないという状況が続いており、明白な組合差別が行われている。各区の指導操縦者数についてどのようにしているのか。

会 指導操縦者については、次のとおりである（指導員を含む数となっている）。

習志野運輸区	二六名
京葉運輸区	一三名
鴨川運輸区	一二名
千葉運輸区	二五名
銚子運輸区	一四名
木更津支区	四名
習志野電車区	三名
幕張電車区	三名
京葉電車区	四名

組 これだけの人数が指定されているにもかかわらずEC関係では一人も動労千葉が入っていない。とくに、ほとんどが動労千葉である館山では一人も指定していないが、館山での養成はどう考えているのか。

会 これまでは昇進ルートも含めて運輸区での養成を考えてきたが、間に合わなかったために千葉運輸区、銚子運輸区も養成区に含めてきたところである。

組 京葉運輸区では、運転士になつて三年、二五〇六才で指導操縦者に指定されているが、何を教えていいのか分からない、と本人が言う始末で、指定された本人も苦痛になっている。

会 指導操縦者についても、フオローを含めておこなっているところである。

組 国鉄時代にはそのようなフオローもやらなかったし、本来は必要ないことだ。指導操縦者については、ベテランがあたるのが本来の姿だ。

以上のほか、遺失物の取り扱いについては、

①遺失物について、運転士は取り扱わない、

②乗客等に遺失物のことを聞かれた場合は、車掌又は駅で取り扱うことを明らかにする、ことになり、運転士への周知については今後訓練の中で取り扱うことを確認した。

また、人身事故に関する褒賞では、

①処理又は瀕死の乗客の救助に直接携わった場合
一人 一〇〇〇〇円
単独 二〇〇〇円

②夜間、悪天候、橋・トンネル等
一人 一五〇〇円
単独 二五〇〇円

この基準があることを明らかにさせてきた。
しかし、「直接」という部分などもあることから、今後は、「人身事故に遭遇した列車を担当していた運転士・車掌」という内容に改訂できるように会社としても取り組むように要請を行った。