

# 千葉支社は労働条件を改善しろ!

## 千葉支社団交報告②

(五一五〇号からつづく)  
**早急に高齢者対策を行なう必要がある**

来年四月以降、原則出向制度が廃止されて六〇才まで原職で働くことになる。しかし、現在のJR東日本の中では、特段高齢者対策という処置は全くとられていない。運転士の場合、二分三〇秒に一本の列車が走るという過密ダイヤや最高一三〇キロ運転が強制される中で、高齢者対策は焦眉の課題となっている。

とくに、五五才以降、八五%、七八% (来年度以降は九〇%、八五%) という賃金ダウンになっているにもかかわらず、業務量は全く変わらないという理不尽な取り扱いが行なわれている。これ自体全く許せない制度だ。

一般の乗用車の場合でも、七〇才以上は「高齢者マーク」が義務付けられており、速度もせいぜい五〇〜六〇キロ程度だ。しかし、運転士の場合、年令に関係なく一三〇キロ運転をしなければならぬという事は、いつまで体が保つのかという問題になってしまう。

動労千葉は、こうした状況を打開するためにも、高速運転や仮眠時間を考慮した交番作成が必要であること、運転士以外の職種への異動について、会社と

して選択肢を設けることなどを要求してきた。

千葉支社は、構内等へ降りるなど様々な選択肢があること、異動の希望については、個人面談等により把握し、その個人に合わせた道を開けるようにしていきたい、との回答を行なってきた。

### 半年で四件の脱線事故が発生!

この数年原因不明の車両故障や保安装置故障が頻発する中、今年に入ってから東日本管内において脱線事故が急増し、5月までに四件発生している。

- ① 一月 習志野電車区構内 レールの「通り」のずれ
- ② 三月 青梅線 枕木の腐り
- ③ 五月 新前橋電車区構内 レールの「通り」のずれ
- ④ 五月 上沼垂駅構内 レール継目の左右方向のずれ

習志野電車区構内の脱線事故については、出区列車の六両目あたりから脱線し、また元に戻ったというものだ。その原因もレールの「通り」にずれがあったという事になっているが、未だに鉄道送研での原因究明の結果は出ていない。

また、青梅線での脱線事故についても、枕木が腐りが発見されていたにも関わらず、補修工事を後回しにしてしまったために発生した事故だ。

こうした事故の原因について千葉支社は、調査結果がまだ明らかになっていないとしながらも、「工事を行なう段階でのJRと協力会社の打ち合せ時に話のズレがあったということも聞いている」と回答せざるを得なくなっている。

半年も経たない期間に四件もの脱線事故が起こるなどこれまでは到底考えられなかったことであり、しかも一三〇キロ運転が行なわれている状況の中で、こうした脱線事故が発生しないよう点検等を充分に行なうことを確認した。

### 強制配転者の原職復帰をかちとろう!

強制配転者の原職復帰に向けた闘いも一四年目に入っている。動労千葉は、この間も中労委への救済命令の早期交付を求める署名の取り組みと要請行動を行い、また今春闘でのストライキなど様々な取り組みを行ってきたことに加え、千葉支社に対して強制配転者の原職復帰を早急に行なうように申し入れを行ってきた。

すでに予科生や強制配転されている仲間たちは、現に列車を運転し、あるいは教育を終え、見習まで終了している。要は会社がいっ運転士に発令するのかわりという問題だけなのだ。

一人の運転士を養成するためには膨大な費用が必要になることは周知の事実だ。会社組織であるならば、かけた費用をどのようにして回収するのかということになるが、JR東日本の場合は、これを行なわず、JR総連車マルと結託した労務政策のみを優先させている。

しかも、この間千葉支社が強制配転者を登用しない理由として「運転士の需給状況を勘案している」などと言っているが、当初配転された時は「二年で返すから交代で営業を経験してきてくれ」ということだった。需給の問題はあとでとって付けた理由であり、われわれが問題にしているのは当初の約束を守れということだ。

労働委員会という公的機関から「登用せよ」という救済命令が出されているにもかかわらず、この命令を無視し続けるJR東日本の態度こそ厚顔無恥と言わざるを得ない。

また、検修職場に配属されている仲間の構内運転士としての運用については、昨年の団交では「単務指定の問題」としながらも回答を撤回するという事をおこなってきたが、今回の団交のなかで千葉支社は、「必要により運用していきたい。今までの考え方をコンクリートするものではない」との回答を行ってきた。