



千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄建) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

90.2.7 No. 3157

90.3改 — その1 — 労働条件もただちに示せ まともな団体交渉を行え

● 要員関係

系統別	増員	減員	差し引き
運 転	60	40	20
営 業	22	74	▲52
施設	2	2	0
保安	1	2	▲1
機械	2	10	▲8
電機			
合 計	87	136	▲49

● 運転関係

箇 所	関係職	現在数	標準数	記 事
京葉運輸区	運転士(外勤)	12	0	京葉電車区へ
	車 両	5	0	転削・弱電は京葉電車区へ
習志野電車区	車 両	80	74	技管 14人体制→12人体制 交換 19人体制→17人体制 機動 15人体制→13人体制
	事 務	5	4	5㊦→4㊦
幕張電車区	車 両	156	144	交換 36人体制→32人体制 機動 31人体制→29人体制 線系 4テ→2テ
木更津支区	車 両	15	13	技管・機動 6人体制→5人体制 誘導 1テ→1日
京葉電車区	長		1	
	助 役		5	
	事 務		3	事務 3㊦
	運転士	12	15	外勤 3テ4日
	車 両		36	仕業 3テ1日 交換 8人体制 技管・機動班 18人体制 (弱電及び転削3日を含む。)
勝浦運転区	事 務	3	2	事務 3㊦ → 2㊦
館山運転区	事 務	3	2	事務 3㊦ → 2㊦

交渉ニュースにおいて既報のとおり、一月二六日千葉支社は九〇・三ダイ改の労働条件の合理化攻撃の提案を行ってきた。提案の内容は、「乗務員関係については作業が遅れているので別途にする」というものであり、今回提案された運転・検修関係を中心に四十名の要員削減、営業(出改札を中心に七四名の要員削減)、施設、電気を含めて、全体で一三六名の大合理化案についても作業ダイヤ等、具体的な労働条件に関わる内容は一切提案されていない。とりわけ、乗務員関係の労働条件については、二月中旬になると言うの

である。二月中旬の提案では団体交渉を行う期間など全く無い等しい。当局は、ダイ改という労働者にとって最も重要な労働条件の決定をめぐる問題について、まともに団体交渉も行わず、一方的に強行しようとしているのである。しかもこれは前回ダイ改(八九・三)の交渉経過・確認を一切反故にするものである。

た対応に終始してきた。われわれは、前回ダイ改交渉において、この点の不当性を強く主張、大詰め段階ではBダイヤの改善、年休消化のできる要員の確保、強制配転者の原職復帰、次期ダイ改ではBダイヤを最低二箇月前に提案することなどが焦点となり、最終的に三月一日に至って次の点について確認し、交渉を集約したのである。

①乗務員仕業の改善については次期ダイ改へ向けて努力する、ダイヤ設定に当たっては、線区毎の実態に踏まえて行う、
②強制配転者の原職復帰については、配転期間も考慮する、
③乗務員の指導・訓練等は、運転保安を第一として行う、
④年休消化に努力する、
しかし、九〇・三ダイ改は、「乗務員仕業の改善」どころか、提案は前回ダイ改より遅れ、団体交渉すらできないような時期になると言うのだ。

これでは何を確認しようが紙切れ同然ではないか。しかもこの点に関して、団交での当局の回答は、「準備が間に合わないのだから仕方がない、理解してもらえない」と言うのである。準備が間に合わないければ団交を無視し、労働組合を無視して労働条件を一方的に決定できるのである。労働者の権利など無きに等しいものになつてしまふことは明らかである。事実、食事時間や折り返し時間の確保など、現場からの切実な要求に対しても、この間の当局の回答たるや、全て「就業規則に基づき作成することになる」と繰り返すのみなのである。

要するに団体交渉などやる気はないのだ。ましてや、現場労働者の切実な声を一切聞こうとしないで、どうして運転保安や安全が確保できるのか! (つづく)

敵首ス味2

総決起集会

★2月22日(木)★

午後6時

千葉市民会館

90年代の勝利へ、新たな10年を切りひらこう!