月刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260 千葉市中央区要町2番8号（動力車会館）
電話｛（鉄電） 千葉 2935・2936番
（公） 043（222）7207番

94.2.1 No. 3938

団交の回答は支離滅裂

ダイ改以降の問題点

団交の翌日にまた同じことが!!

一月二七日、申十号（ダイ改移行に伴う問題点）の交渉が引き続き行なわれた。

この日の交渉では、運転士の対面点呼時間に蘇我駅のシャッターが開いていないために、混乱が生じてきた問題について、再度議論が行なわれた。前回交渉（一月十八日）で、当局は、「現行の作業ダイヤで問題はなく、再度指導もしているのでそのようなことは起こらない」と回答していた。しかし、実際には、交渉の翌日にも同じ事態が発生していたのである。

（主な交渉経過）

組 前回交渉の回答にもかかわらず、また同じことが起きている。一体どうなっているのか。前回交渉の「問題はない」とする回答も前々回交渉の回答とは一八〇度違う回答であり、何故回答が変わったのかも解明されていない。実際現場で起きていること、回答の変化等、おかしなことだらけだ。

当 駅の作業ダイヤでは、四時〇五分から十分にかけてシャッターを開けることになっており、作業ダイヤ上は問題ない。確かに十九日に、シャッターを開けるのが遅くなったということがあったが、この日は、雪の関係でカンテラの準備等で遅れた。今後はこのようなことのないようにする

組 四時十二分の点呼でシャッターが開くのが十分ではそもそもギリギリだ。しかも、ダイ改以降、シャッターが開いていたのが二二～三分だったというのは隠しようのない事実だ。駅側も運輸区からの問い合わせに対し、「どうしても二〇分は過ぎてしまう」と言っており、作業ダイヤ上、何らかの無理があるとしか考えられない。

当 開いたのが二二～三分になっていたかどうか、その辺の経緯は、申し訳ないが今は解らない。ただ作業ダイヤ上無理があるということはない。

回答は不可解なことばかり!!

組 そもそもこの問題は、不可解なことばかりだ。前々回交渉（申九号＝十二月二八日）のときに車務課長は、「問題は認識しており対策は検討中。現在は先に出区点検をやるように指導している」と回答した。実際に現場でも安全通路を通るよう指示が行なわれてきた。問題がなければこのような回答、このような指示が行なわれたのは、一体何故だったのか。

当 申九号交渉の時点では、まだ時間的な関係とか解明をしていなかった。何時の点呼か、駅の作業ダイヤはとうなっているか等検討した結果わかった。

組 申九号の交渉の時点でも、ダイ改から一ヵ月近くが経っている。ダイ改移行のその日から問題になっていたことが一ヵ月経っても何ひとつ調査もされていなかったということか。こんなことは、駅側とつきあわせて調査をすれば、たちどころに解明できることではないか。しかも、事柄としては、列車の遅延にもつながる重大問題だ。

さらに、何処に問題があるのかも検討せずに、運転士に対して作業の変更を指示し続けてきたということか。そんなことは考えられない。

当 ……。

組 この問題は、ダイ改のその日か遅くとも二日には、現場から支社に連絡がいっているはずだ。

当 現場から連絡があったのが申九号交渉の直前だった。

組 そんなことは考えられない。だとしたら現場では、支社の判断も受けず、勝手に安全通路を通ること等、作業変更を指示していたというのか。

当 ……。

組 いつの時点でどのような調査・検討が行なわれ、いつどのような指示をしたのかを具体的に明らかにしてほしい。

当 時間的な経緯は別として、先に出区点検をやることがいいかどうか検討し指導した。

組 そんなおかしな話はない。何処に問題があるかも解らずに、そんな指導をしたというのか。

当 ……。

組 言っていることが支離滅裂だ。この申し入れで提起したことは、別の項目も全てそうだが、業務をきちんと遂行する体制が、支社の中の横の連絡も、支社から現場への連絡体制も、全て解体してしまっているということだ。回答を聞いていても、一体今の支社の体制はどうなってしまっているのかという思いが深まるばかりだ。

当 駅の作業ダイヤ等つめていなかったことも事実であり、それは支社の責任であることも事実なので、今後は、きちんとしたつめを行なうようにしたい。

（その他の項目の交渉経過については、別途掲載します）

第31回定期委員会に結集しよう!!

▽2月16日(水)13時より▽千葉県物産センター