日刊 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

94.2.4 No. 3940

下らぬ労務政策に現を抜かす前に

申10号団交＝12月ダイ改
移行後の問題点について

自らの責任をはたせ

【三九三八号より続く】

団交の席上「変更はない」と明言した木更津駅での入換作業が、ダイ改で一方的に変更されたことについて、動労千葉は、再度次のように申し入れ、一月二七日、団交が行なわれた。

木更津駅での分割方法が団体交渉での回答を反古にして一方的に変更されたことについて、動労千葉申九号交渉では、「木更津駅と千葉運転区の現場間のつなぎでやっており、支社は関与しておらず、後になって連絡を受けた」と回答したことについて組合としては

(1) 安全上の問題等、責任ある判断が必要となる作業について、支社が介在せずに、現場間だけのやりとりでこのような作業変更が行なわれることは通常考えられない、

(2) また、この回答が真実であるとしたら、それ自身重大な問題をはらんでいる、

と考えるが千葉支社の見解を明らかにされたい。

■回答が二転三転したうえで、またも「休憩」!?

これに対する千葉支社の回答は、「作業方法の変更については、関係箇所と調整のうえ最終的には支社が判断することになる」と前回交渉の回答を訂正した。しかし、では何故十一月十六日の時点で「作業の変更はありません」という回答（それも団交の席上電話で再確認して言明した）となったのかを質すと、輸送課は、「十六日の時点で変更はないと言ったのは間違いだった」と認めたものの、「この作業変更が支社で検討され、決定されたのは、それぞれいつの時点だったのか。変更になるならなるで、何故十一月十六日という段階にまでなって間違った回答になったのか」と質すと、「いつ頃かということが判ればよかったのだが、判らない」というのだ。しかも、議論していくうちに、またも前言が翻って、車務課は、「十六日の団交時点でも聞いていなかったことはありうる」と言いはじめたり、回答はメチャクチャなのである。

さすがに会社側も、これでは収拾がつかないと思ったのか、「申し訳ないが五分ほど休憩をとりたい。経過を整理する」と言わざるを得ない有様なのだ。

■誰一人として責任をもつものがいないこの現状

休憩後ようやく、「十一月十六日の団交で、電話で問い合わせをした上で作業に変更はない、と回答した件については、問い合せた担当者も知らなかったということで、その時点では変更が分かっていたにもかかわらず回答できなかった。この件については、十月の中・下旬に現場から変更の要請があり、責任をもった判断をした。いろいろと迷惑をかけたが、今後は、関係部署・関係箇所との連携をきっちりやっていきたい」との回答が返ってきた。

しかし、これも実はウソなのだ。実際には、木更津駅から千葉運転区長、車務課長、安全対策室長の三者に宛てた作業変更の要請文書は、九月十七日付で出されているのである。

これらの交渉経緯を見れば明らかなとおり、誰が、いつ、何を検討し、決定したのか、それをどのように現場に指導したのか、一切が判らないまま列車の運行が行なわれているという、恐るべき現実が現在のJR千葉支社の現状なのだ。誰ひとりとして責任もつ者もいないのである。まさに背筋が寒くなると言わざるをえない。

■組織の脈管が全く機能をはたさず

引き続いて、千葉駅終着列車についての取り扱いが変更になりながら、一切そのことが運転士には指示されていなかったことについて議論が行なわれたが、これについても回答は、「ダイ改前の方が変則作業をやっており、ダイ改後それを所定どおりの作業に変更したため、現場には、所定どおりの取り扱いとなると指示をしたが、現場では作業の変更はないと判断されたため、運転士への指示がなされなかった」「（申十号で提起されていることは）どれもこれも指示がきっちりといっていないということであり、今後現場長との打ち合せもあるので、主管部の方から、きっちりとした指示ができるよう対策をとる」というのだ。組織の脈管が全く機能の果たさなくなってしまっているのだ。まさに業務遂行能力の解体状況である。

他の項目については、報告する余裕がないが、回答は全て似たりよったりである。トップ交渉を拒否し、「いろいろ問題はあったが、ダイ改以降日までには、必要なことは会社の責任で周知徹底する」と大見得をきった結果がこれなのだ。下らぬ労務政策にうつつをぬかす前に、自らの責任を全うせよ。

第31回定期委員会
2月16日(水)13時より
於・千葉県観光物産センター・全力で集ろう