



千葉労働動力

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

94/11/11 No. 4092

組合つぶし地域切り捨ての12月改定阻止へ 1号申請続

交渉報告 - 千葉支社 -

公共性無視の計画を中止せよ!

(3) 鉄道旅客輸送の公共性を維持する観点から、地域生活破壊に直結するローカル線削減計画を中止するとともに、昨年七月及び一二月ダイヤ改定における廃止列車を復活させること。

組 こんなに規模の大きいローカル線切り捨てはない。昨年七月・一二月と当局は、本格的に地域切り捨てを行っている。JRとはどういう会社であるのか考えたことはあるのか。JRは国民の財産を譲り受けた会社であり、国民の利益を守らなければならない公共の会社である。東日本は莫大な収益をあげている。会社の経営が悪化したわけではない。会社の経営は、黒字の部門もあれば、赤字の部門もあり全体としてトータルしたものであるはずだ。利益だけ考え、切り捨てるといっているのは間違っている。地域や高校から、列車切り捨て反対の決議が上がっているのは、承知しているはずだ。

長い距離を東京まで通勤している人もいる。東京まで通勤している人のことも考えなければならぬ。

列車キロとしては、大規模に削減しているが、データーは利便性を考えて、等時間運転を目指してダイヤを設定し、利用価値が高まった。終電を切ったのは銚子方面であるが、配慮して行っている。完璧なダイヤ改正はない。ダイヤ改定に乘車率を見ながら商品設定を行っている。

組 会社の主張は全部うそだ。列車が切られているのはローカル線のみである。東京への通勤輸送を考えたといっているが、増発はわずかなものだ。限られた資源を移行したというものでけつしてない。千葉以東につき、等間隔の列車設定をしたというが、内房では君津まで、外房では一宮までである。その先については、大幅に切っている。当 会社の経営・決算状況は良いが、大きな債務を抱えている体質であり、収益が上がっているからといって、安易に切れない。キロの見直しでローカル線を中心に二〇〇キロ減であるが、普通列車の設定については、東京七〇キロ圏、千葉から四〇キロ圏の普

通列車については、利便性を図った。

組 ローカル線を切れば、不便になり乗客が減る。乗客が減ればまた列車を切る。JRには公共性という社会的責任があるはずである。

当 充分そのような状況を見てダイヤを設定した。すべての人に改善されるわけではなく、数名のことだけではなく、トータルとしてのダイヤ設定だ。南端のローカル列車を全て切った訳ではない。

組 トータルとして見て、限られた資源を再配置するのなら列車キロは増えるはずである。

当 ローカル線を決して無視している訳ではない。切った列車も茂原二時五〇分と一時五八分と時間が近い列車を切るとか、特急列車を普通列車に置き換えるなどしている。無作為に切っている訳ではない。

組 特急列車を普通に置き換えたというが、通しの列車がなくなり勝浦や、館山で二〇分三〇分待たされる。乗客が望んでいるのは、乗り換えなしに目的地まで行くこと。途中駅で二〇分・三〇分も待たされることではない。当 ローカル線も含めて全部増発出来れば良いのだが、限ら

れた資源の中で、どこに重点を置くかということだ。ダイヤを設定している。

組 公益性などということが言えるのか。高校生が利用する列車を切ってしまった。高校から抗議されているではないか。ローカルに行けば地域のJRを存続させようということだ。団体臨時列車を町や漁協などがJRを利用して、そうした気持ちで裏切っている列車を切るのはいかしくないか。

当 列車を切った訳ではない。近い時間帯に並行して走っている列車を見直し、特急列車のローカル置き換えなどを行っている。

組 列車を現実に切っておきながら、切っていないように主張すること事態おかしい話である。常識では考えられない。一二月ダイヤ改定は、ローカル線切り捨ての問題も、最大の対立点である。重大問題として受けとめる。

(4) 異常時対応体制を確保する観点から、夜間の派出検査体制の見直し計画を中止すること。また、管内運転業務については、動力車乗務員の高齢者対策の観点から、車両への置き換えを中止すること。

ウラへ続く

組 夜間の派出所を一人体制として異常時に対応させるということは無理である。

また、高齢者対策をどう考えているのか。新しい運転士を育成栽培しているが、一方で分割・民営化時に五〇代を全部首を切ったことによって、現在五〇歳代の運転士が増え続けている。

国鉄時代でも高齢者の問題は対立点としてあったが、JRになってから五〇歳代が出来る仕事を全部切り捨てている。外勤を車両職に置き換え、内勤業務は助役に置き換えている。

当 今回の改正では、津田沼、銚子、館山、安房鴨川の派出所の業務実態から見、見直しを行った。津田沼の派出所は業務実態から自動化とした。故障を発見すれば千葉派出所で対応すればいい。外周の夜間の修繕業務も、冷房の故障やその他NFBのトリップが主なもの、夜間一人で対応すれば充分。手伝ってもらうような業務は、乗務員や本区に頼むとかすれば充分対応できる。

高齢者対策は、年令を基準にして考えているわけではない。属人的に見て、運転業務をまだまだ出来る人もいれば、出来ない人もいる。職務遂行が出来なければ他へ移すなどこれまでも行ってきた。個別的に考えていく。

組 この間の異常時も派出所をなくしてきたことによって不当な対応となっている。雪害や霜害によって非常呼び出しを行っているが、工具も作業服もヘルメットも安全靴もない廃止された派出所に呼び出しをかけている。

当 大きな輸送混乱が起きたら、非常呼び出し等で対応する。昨年の反省の中で、工具などは用意するように手配した。

組 現在の考え方は、異常時対応も含めておかしい。かつて派出所は消防署みたいなもので、仕事が多量にないから、非常時に備えて検査を置いていた。現在の派出所は、そこに分割・併合作業や、入れ換え業務があるから、置いてあるのが基本で、臨検対応するといつても派出所が本来業務にあつたといえれば臨検対応はできない。故障したときには派出所に検査はいないという状態である。

当 異常時に備えたものとして派出所を作ってきた。派出所検査は保険みたいなもの。大きい保険がかけられればそれに越したことはないが、業務実態から見るとそんなに大きな保険がかからない。

組 運転士の立場から見ても問題である。運転士の業務は、精神的な業務、肉体的な業務ではない。派出所体制が削減されるということは、運転士にとつてそれだけ精神的な負担が大きくなるということだ。

当 派出所の実態から見ると業務は一カ月につき、加修は五、六件である。派出所体制の見直しに伴い、派出所に連絡用の携帯電話を持たせるなど対処していく。

組 高齢者対策についての回答も許せない内容である。自分の職場に、高齢者の出来る業務が無くて、仕方なく無理して乗っている人もいる。館山で亡くなった加藤さんも、食事もとみに食べられないなかで無理をして乗務し、癌で死亡した。京葉運輸区でも同様のことが起きている。

当 五五才まで基本的に乗務してもらおう。

組 五〇歳代の運転士は、ベテラン運転士である。内勤・外勤・構内運転士と業務があれれば自分で選択できる。その選択が業務を無くなることで出来なくなってしまう。

現在の運転士の仕事自体がきつくなっている。安全研究所が行った運転士のサンプル調査はどのような結果となったのか。五五才になるまで本線で運転してもらおうというなら、五〇歳代の運転士として働くには身体にどのような影響が出るのか調査結果を明らかにされたい。

当 高齢者対策は個々のケースによって判断していく。

五五歳到達者に対する出向先の明示について三カ月以前に出向先を明らかにすることを確認！

組 五五歳到達者に対する出向先について、五五歳近くになったら出向先を明示しているのか。現行制度では、本人の生活の問題であるから三カ月前になったら出向先を明示するの、ニューライプランに依拠するのか決めないといけないはずである。しかし現在の現場での対応は五五歳到達の三カ月前になると、出向先をともに示すことなく、出向先のかニューライプランなのかの二者択一を強要されていると現場の組合員は受けとめている。

出向先もたった一箇所のみ示されて、「ここしかない」というような対応がなされている。出向を選ぶにしても最低箇所と大まかな労働条件が示されないと選ぶこともできない。しかも、五五歳到達の三カ月前の以前からそういう取り扱いをしなければおかしい。

当 出向先はどこがあるのかは現場で聞いて確認して欲しい。ニューライプランを強制している訳ではない。

組 そのことは、本日の団交で確認したということではないのか。

当 はい。

その他、①自動改札機導入に伴う駅の要員削減問題、②動力車乗務員の行路の改善、③成田エクスプレスの運転時分の改善、④年休、休日等が完全に取得できる要員体制の確立、⑤踏切安全対策などの問題について団交の場で議論となった。踏切安全対策では、大管踏切を含め六箇所の立交化が計画され障害物検知装置の導入拡大により踏切事故は減っている等の回答がなされたが、一方で昨年度の遮断棒折損事故は四二五件発生しているなど、危険踏切の存在が明らかにされている。

また、とりわけて許せないのは列車のスピードアップについて、輸送課は、「スピードアップは鉄道会社にとって命である。一などという発言がなされるなど、東中野事故以来、千葉支社の体質が一向に変わらず、乗客・運転士の二名の死亡という重大事故を顧みることなく、無謀なスピードアップを続けていることは断じて許されない。

さらに強制配転者の原職復帰問題も、一二月ダイ改での管内業務移管・ローカル線切り捨て問題に並ぶ最大の懸案事項であることを当局に通告し、申一号に関する団交を終了してきた。一二月ダイ改に伴う重大な合理化が差し迫る中、いよいよダイ改交渉も山場を迎える。団交強化とともに、職場でのスト体制を構築し、全力で闘おう。