



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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.3.2

No. 4743

「結託体制こそ、運転 保安崩壊の元凶だ！」

大月駅列車衝突事故や、中央線の連日に及ぶ輸送混乱。JRの安全・運転保安は危機的な状態だ。安全がこれほどまでに危機的な状況に至ったその根本原因は、JR東日本とJR東労組・革マルの結託体制にある。われわれは、大月駅事故をはじめこの間の事態にふまえ、下記のとおり、安全に関する経営姿勢の抜本的な転換を要求している。

最大の問題は何か。鉄道輸送に携わる会社である以上、その根幹にすえられなければならない課題は、運転士の養成をはじめ、複雑な列車ダイヤの設定や日々の運行管理、車両・電気・施設等各系統の保守・検査・修繕等、多岐にわたる技術力、技術者の養成、技術継承という困難な課題をいかに確立していくのかという問題である。しかもそれは、形式だけ整えておけば済むというような単純な問題ではない。技術力養成・継承の有形無形の体系が確立されていないところには、「安全の確保」という課題も成立するはずはない。

● **技術力養成・継承の崩壊**

ところが、JR東日本とJR東労組の結託体制は、安全の確保にとつてベースとなるこの体系を完全に崩壊させてしまったのである。代わりには持ち込まれたのは、「差別と不当労働行為、組合潰しの体系」ともいうべきものである。それも、一部の労務担当部門や人事管理部門がこのようなことを行うというレベルではなく、安全や技術継承というような企業としての根幹をなす部分にまで網の目のように組み込まれ、会社そのものが、「差別と不当労働行為、組合潰しの体系」によって運営されていると言っても過言ではない状況を生み出したのである。(つづく)

安全の危機— われわれは要求する！

- 運転士の養成方法を抜本的に改善せよ！
 - ① 基本的な昇進経路を「検修部門→運転士」とし、「駅→車掌→転士」については、それを補完するものとする。
 - ② 運転士試験の受験資格については、受験時点で、勤続年数3年以上の者とする。
 - ③ 昇進に関する組合差別を直ちに中止すること。
- 強制配転されているベテランの運転士を直ちに職場に戻せ！運転士免許を取得していないが、発令していない者を速やか登用せよ！
- 指導員・指導操縦者の指定について、安全をないがしろにした組合差別を直ちに中止し、運転士・運転士見習の指導に関し、業務遂行・技術継承・安全確保に相応しい職場のあり方を確立せよ！
- 日常的な指導・訓練について、「競技会」や「車掌との融合」「営業感覚」の強要を中心としたあり方を改め、規程類の反復や事故例を中心として、運転保安を重視したあり方に転換せよ！
- 3カ月間乗り入れていない線区を乗務する場合は事前に線見訓練を実施するよう、線見訓練に関する基準を設けろ！
- 運転線区・業務内容の習熟という観点から、各区各組の交番順序については、4週を限度として作成せよ！
- 教育・訓練・研修等を実施するための要員を配置し、年休・休日等が完全取得できる要員体制をとれ！
また、駅・検査派出所に異常時に対応できる要員を配置せよ！
- 運転保安確立の観点から、乗務員勤務制度・乗務割交番作成規程の抜本的な改善を行え！
 - ① 「折り返し待ち合わせ時間」を労働時間に！
 - ② 拘束時間の短縮
 - ③ 食事時間・睡眠時間の拡大
 - ④ 準備時間・折り返し時間の拡大
 - ⑤ 一連続乗務時間・一連続乗務時間の短縮。
- (1) 保安装置故障等に伴う輸送混乱の多発、(2) 復旧・列車整理等事後対応の著しい低下、(3) 指令員等による規程に反した指令・指示の多発等、業務遂行能力・列車運行能力が崩壊してしまっている状況に踏まえ、管理機構及び業務遂行のあり方を総点検するとともに、規程に則った厳格な取り扱いの徹底を図れ！
- 小集団や増収活動を中止し、安全の確保に専念できる職場体制を確立せよ！
- 技術断層を解消するために、検修職場をはじめ、技術系統の職場に新規採用者を配置せよ！