結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 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

99.5.21 No. 4965

労働条件改善に向け団交始まる！

動労千葉は、この間、昨年一二月ダイ改以降の問題点について各支部で調査・集約し、千葉支社に対して労働条件の改善を求めて要求を提出してきたが、五月一七・一八日の両日、千葉支社において「労働条件改善に関する申し入れ」（申十一号）及び「PRC制御に関する申し入れ」（申一二号）について団体交渉が行なわれた。

今回の交渉の中では、これまで台風等の災害時における出勤・送り込み等の問題について、タクシーの使用も含めた具体的な方法について確認するなど、職場での粘り強い闘いの成果があらわれるものであった。

しかし、一方で、三〇五二Mの外房線・誉田駅二番線への着線変更については、すでに二ヵ月が経過する中で、動労千葉からの中止要求に全く耳を傾けようとしない千葉支社の対応に対して、運転保安上重大な問題であり、一歩間違えば脱線・転覆事故につながりかねないことなどを追及してきた。

交渉の主な経過以下のとおり。

運転士への経路は検修職場から！

組合 運転士の基本的な昇進経路については、検修部門～運転士となるようにすべきだ。

会社 昇進経路については、駅、車掌を経験してから運転士になることが望ましいと考えている。運転取り扱いの面でも、車掌経験があったほうが良いと考えている。

組 この間の採用者数と運転士登用数はどのようになっているのか。

会 採用及び発令数は次のとおりである。

年度	採用	運転士
平成六年	七六名	四〇名
平成七年	七五名	四一名
平成八年	八一名	四二名

この内、駅から車掌へと進む者が約九〇%、車掌から運転士になる者が約五〇～六〇%ほどになっている。

組 運転の仕組み事態を把握できずに重大な事故が多発しているのが事実であり、事故の中身を会社としてキチンと見る必要がある。駅では、一人前になる前に車掌に取られてしまい、安全に関する認識が身に付かないまま運転士になってしまう。駅や検修職場で安全について身をもって体験し、その上で運転士へと進むべきだ。しかも、見習になった時も、指導操縦者についても組合差別があり、若手はそこだけを見てしまうようになる。

会 見習の教育はこれまで以上に充実しておこなっていると考えている。

組 安全は、机上教育で行なうのは当たり前だが、本当の安全は職場でみんなが寄ってたかって教えて一人前になっていくものだ。組合差別で安全を壊しているのは、会社だ。見習が終わったら速やかに本線に乗せるべきだが、それができないのは教育が不十分だからだ。

会 線区や車種なども多く、のびることもあるが・・・。

組 運転士になって一年位の者になぜ見習を付けるのか。

会 ・・・。

組 会社として、安全を作ることは明らかに劣っている。運心や規程は全て覚えられるものではない。職場の中で安全をつくるしかないということであり、そのためには組合差別をやめるべきだ。

会 レベルの向上も課題になっていることから、一生懸命にやっていきたい。

指令の技術向上を

組 現在の指令員について、自分が担当する線区のことを熟知しているのか疑問がある。無線でのやりとりの中でも運転士と話がすれ違うことがある。駅構内の構造や場内から駅までの距離などが分かっていない場合や、中には「ユニット」という言葉が通じないことがある。

会 指令としても情報収集や実設訓練を行いながらレベルアップをはかっている。

組 運転関係出身の指令員はどの位いるのか。

会 三分の一位だと思う。

組 それ以外は運転出身以外ということか。指令の中で運転に関する知識に差があるということは、重大な問題ではないか。

会 比率は国鉄時代と変わらないと思うが、指令になれば一〇～一五年やるのが普通だが、今はサイクルが早くなっているのも事実だ。教育についても、時間が足りているとは思わないが、さらに充実させていきたい。

通告解除には新たな通告が必要

組 現在は無線でのやりとりがほとんどだが、指令員は無線を「通告券」として認識しているか疑問だ。一旦出した通告の解除には新たな通告が必要だと考えるがどうか。通告券の重要性が薄れているのではないか。

会 **一旦出した通告の取り消しには、新たな通告が必要になると考えている。**基本どおり教育するようにしたい。

（つづく）

◆当面するスケジュール◆

津田沼配転差別中労委

とき 5月31日（月）
10時30分～17時

ところ 中央労働委員会

内容 会社側証人調べ

列車 千葉駅8番線
8時43分発
快速列車最後部