

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と 65 歳まで働ける職場を！

9/26 獣害
問題団交



「シカの首を切れ」 は「適切でない」

◆ 獣害の発生状況についての回答

- 獣害は内房線での発生が多く、20年度130件、21年度と22年度は100件だ。外房線ではその半分以下、総武本線・成田線は若干数だ。
- 今年度は7月末時点で70件弱（その内イノシシが15件、シカが50件）発生。うち内房線が40件。
- 具体的に内房線で車両故障に至ったものは、23年1月14日、22年3月19日にいずれもE131系車両（2両編成・ワンマン運転）で発生。救済運転に至ったのは23年1月14日のみ。

◆ 「シカの首を切れ」という指示についての回答

- 23年6月17日20時台、2両E131系車両（2両編成・ワンマン運転）が竹岡～浜金谷間でシカと衝突して約60分遅れた。車両故障ではないが、車輪に挟まったシカの除去に時間がかかった。
- 指令から「車両にあるノコギリでシカを切ることは可能か」と聞いたことは事実だ。「切れ」とは言っていないが、適切ではなかった。
- 指令として適切でないやり取りがあったことは事実だ。全指令員に周知し改めて指導している。
- （組合：「樹木伐採のためのノコギリ」でなぜ「首を切る」という話になるのか。感染の問題もある。それ自体が恐ろしいことだ。）
→それはその通りだ。
- （組合：「適切でない」というより強い言葉で表現するべきではないか。当該の指令員個人の問題ではなく指令という組織の問題だ。）
→一人の指令員に責任を負わせるつもりはない。

9月26日、動労千葉は獣害問題についてJR千葉支社との団体交渉を行いました。6月17日の獣害発生時に「シカの首を切れ」と指示された問題では、会社も「指令として適切ではなかった」と認めています。獣害発生時の大変な状況の中で、さらに指令からシカのクビを切るよう言われるなど、とても認められません。そもそも獣害が多発する中での乗務自体が大きな負担です。根本的解決は獣害をなくす

.....

ワンマン化・無人駅化撤回を

しかし、会社はワンマン化、無人駅化、検査派出の縮小・廃止を進めてきました。獣害発生の特に多い内房線・君津以南はワンマン化され、駅も夜間はほぼ無人です。それが乗務員の負担を一層大きくしています。抜本的な獣害対策と同時にワンマン運転・駅無人化の撤回が必要です。

.....

ことですが、発生した際の体制も重要です。