

動力車乗務員運用合理化提案さる!

日刊 動力千葉

80.8.8

No. 503

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電)二五八・九(公衆)三三三・二二七二〇七

泊仕業の大型化、講習仕業全廃を中心とする乗務能率向上ニ合理化を許すな!

八月五日、千鉄当局は、「動力車乗務員(電車)運用改正」と称する乗務能率の向上を骨幹とした要員削減の提案を行ってきた。動力千葉は、この交渉に各支部長出席のもと、提案そのものの不当性、当局責任を激しく追求した。最終的には、提案そのものを白紙撤回、中止することを強く申入れ交渉を打ち切った。

職場を中心に反合の闘いを

今日、東京三局を中心とする乗務員運用合理化は、国労中央の修正要求をもって五五・一〇ダイ改と同時結着を計る方向、動労「本部」に至っては「協定以外の要員を、とりわけ電車職場で数多くかちとっているが……これに手をつけなければならぬ」という「要員はきだし」論をもって合理化の先兵として積極的の協力するといふ形で動いているのが実情である。

乗務員運用合理化は、明確に、「国鉄三五万人体制」攻撃の柱であり、今日までのダイ改時における「労働条件の維持、向上をはかる」という労使の確認を一方的に破棄し、労働強化をしいるものである以上、絶対に容認できるものではない。われわれは、何よりもそうした当局の邪悪な狙いをしっかりと見据え、職場から「国鉄三五万人体制」攻撃の初年度である五五・一〇「ダイ改」阻止乗務員運用合理化反対の闘いをつくり出してゆこうではないか。

四、要員削減について(別表参照)

(1) 泊仕業で一部日勤仕業に移行出来るものは、の大型化を図る。

(2) 泊仕業の一部日勤仕業に移行出来るものは、実施し大型化を図る。

(3) 泊仕業の大型化を図る。

(4) 作業時間の充実を図る。現行六時間四〇分に各区とも近づける。

運用合理化提案概要

- 一、実施期日 八〇年十一月一日
- 二、対象区 津田沼電車区、千葉運転区、勝浦運転区、館山運転区、銚子運転区、成田運転区
- 三、主な改正内容
 - (1) 一継続乗務キロ及び一仕業乗務キロの向上と、訓練仕業の見直し等により仕業

仕業大形化の代表例

区所	現行	改正	記事
津田沼(電)	津田沼 1226.6	津田沼 153.2	行路持り変えによる仕業の大形化
	津田沼 203.2	津田沼 220.6	泊仕業の大形化
千葉(電)	千葉 124.2	千葉 262.7	千葉・成田2区千葉一本見津向をコブ付として設定
	千葉 182.2	千葉 263.6	泊仕業の大形化
館山(電)	千葉 172.4	館山 124.4	館山へ安房鴨川向をコブ付として設定
勝浦(電)	千葉 141.8	勝浦 186.6	勝浦へ安房鴨川向をコブ付として設定
成田(電)	成田 131.6	成田 192.6	成田へ我孫子向1往復追加
銚子(電)	千葉 307.0	銚子 338.6	泊仕業の大形化

區別	仕業	非	公休	予備	区計
津田沼	△14	△1	△2	△4	△21
千葉電	△6			△2	△8
館山	△3	△1		△1	△5
勝浦	△2			△1	△3
成田	△3			△1	△4
銚子	△2			△1	△3
局計	△30	△2	△2	△10	△44