



84. 9. 4

No. 1734

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）二九三五～六（公衆）〇四七二二二七二〇七

支部一丸となって蘇我機関区廃止攻撃と闘う

蘇我支部執行委員会

具体的取り組みを決定（9/1）

当局は八月二十九日、「60・3ダイヤ改正における車両関係について」の提案の中で、蘇我機関区廃止という断じて許せぬ攻撃をおこなってきた。
動労千葉は『日刊動労千葉』（第一七三一号）で既報の通り、蘇我機関区廃止攻撃粉碎へ向けて組織の総力をあげて闘いぬく決意を明らかにしたところであるが、蘇我支部は九月一日十時より支部執行委員会を開催し、大塚支部長を先頭に一丸となって闘いぬく決意をうち固め、当面の具体的取り組みを確認した。

二時間を超した熱心な討論

執行委員会は、まず大塚支部長より八月二十九日提案の経過と内容が報告され、支部長として蘇我支区存続へ向けて先頭にたって闘う決意が表明された。

続いて、本部・布施書記長から、①この間の基地統廃合攻撃と闘いの経過、②蘇我支区廃止攻撃をとりまく情勢、③組織の総力をあげて闘う動労千葉の決意と当面する取り組み、が提起された。

これを受けて熱心な討論がおこなわれ、次のような意見が述べられた。

・「千葉に十三基地（含客貨車）あるのが多すぎる」という当局や動労「本部」などが言っている論理は納得できない。千葉の鉄道は半島部と東京方面（総武線）が、千葉を接点に「タコ足」状に結ばれているという路線の特殊性から、現状の基地配置が一番よいのであり、千葉機関区廃止↓千葉気動車区の設置↓廃止、という永い歴史の中で検証され定着してきた体制である。労働者の側から見た場合、SLから電化という全国的な合理化の進展とは異なり、SLから一旦気動車化されたのちに、沿線人口が二百万から五百万へと急増する中で、再度、全線電化という合理化が強行されたのであり、そのような視点からも、「基地が多いから蘇我を廃止する」という論理は一方的であり納得できない。

・千葉局には業増要素が具体的にあり、現に、「京葉線の開業は来年度には着手する」ということが確定し、マスコミでも発表されている。蘇我は京葉線の始発駅であり、「京葉線の動力車基地」としての将来は当然検討されるべきであり、それは蘇我支部組合員全体の年来の基本

要求である。

・蘇我支区に勤務する者は、大部分が内・外房線方面からの通勤者であり、本区（新小岩）に統合吸収といっても通勤条件等があり納得できない。絶対反対で闘うべきである。

以上が多くの執行委員から出された主要な意見であるが、その他の質問も含め二時間を越える熱心な討論の中で、当面する取り組みが確認された。

「廃止絶対反対！」

やれることは何でもやろう！

―当面する具体的取り組みを決定―

確認された当面の取り組みは次の通りである。

- ① 蘇我支区廃止絶対反対で最後まで闘う。支部全体の団結を固め、あらゆる取り組みを全力で闘う。
- ② 九月五日、十時に支部全体集会を開催し、全組合員の意志統一をはかる。
- ③ 動労千葉第九回定期大会へ「蘇我支区廃止絶対反対」の決議を提起し、動労千葉全体の組織をあげた闘いをするよう、強力に蘇我支部の意見を反映させる。
- ④ その他、署名運動など、あらゆる取り組みを検討し、やれることは何でもやる。

われわれは、蘇我支部執行委員会のこの決意と取り組みを、動労千葉全体のものとして受けとめ、蘇我支区廃止攻撃粉碎へむけて闘わなければならない。

第九回定期大会の圧倒的成功をかちとり、基地統廃合攻撃粉碎、「60・3ダイヤ改」阻止へ総力をあげて決起していこう。