



組織の命運かけて「60・3」を粉碎しよう

日刊 動力千葉

84. 11. 17
No.1795

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（22）七二〇七

許すな 動力車関係 309名削減、蘇我支廃止等の攻撃

1/15「60・3」ダイ改提案する

国鉄当局は11月15日、「60・3ダイ改改正について」の提案を行った。
当局提案は一二〇〇キロの業務増の一方で、管内で四二五名（動力車関係三〇九、営業一一六）、実に乗務員の3割にも及ぶ要員削減、加えて蘇我機関支区の廃止、成田運転区の縮小等、断じて許せぬものである。動力千葉は10時に中央交渉、11時30分より地方交渉を行い、当局を激しく追及した。

すなわち、提案は「6時間40分を標準とする」とした動乗協定妥結時の確認、さらには「三基地存続の方向で努力する」とした「59・2ダイ改」時の労使確認を一方的に反古にするものである。そればかりか、これだけの要員合理化数を明示しながら具体的労働条件について何ひとつ明らかにしないという、不誠実きわまりないものである。

動力千葉の激しい追及に対し、当局は一徹しい状況の下で今後、交通機関として生き残るためには効率化・能率化のための施策を推進することは不可欠であり、そのためにも「60・3」ダイ改、合理化等の実施は不可欠」との、何ら確信のない不誠実な答弁に終始した。

「60・3ダイ改」は、国鉄労働運動の本丸を直撃する大攻撃である。とりわけ動力車関係三〇九名の削減は、わが動力千葉の根幹を狙う攻撃であり、組織の命運をかけた闘いとして、不退転の決意をうち固め闘わねばならない。

そして何よりも、この大合理化（来年度だけでも全国二万五千〜三万、更に次つぎと拡大され、十万人首切りへの決定的な突破口とされているのだ！）は生首切り攻撃が、他ならぬ動力「本部」革マルが片仕切りして率先妥結し全面的に裏切った「動乗勤」改悪によってはじめてもたらされたものであることは誰の目にも明白である。「過員」攻撃に屈服して「三本柱」を受け入れ、自らの手で労働者の首を切っている動力「本部」革マルが、今度は、「60・3ダイ改」讚美の立場で、大量首切りの先兵として登場してきている事を、満腔の怒りをこめて弾劾しなければならない。労働者の敵「動力「本部」革マルを全職場から粉碎・一掃しなければならない。動力千葉の要求を叩きつけ、怒りもあらたに決戦に総決起しよう。

「60・3時刻改正」について（提案概要）

60・3時刻改正は東北新幹線上野開業に合わせ、大都市通勤圏並びに千葉周辺中核都市圏の輸送力を重点的に整備し、輸送サービスの質的向上を図る。

また、特急列車については旅客の需要動向に適應した列車体系にあらため、輸送の効率化を推進する。貨物列車については、59・2改正に引続き直行輸送システムの深度化を主体としたダイヤ改正を行う。

I ダイヤ改正実施期日 60年3月14日

II 主な実施項目

- 1. 通勤輸送力の増強
 - (1) 総武快速線
 - ・ 千葉以東3線区から直通快速を各1往復増発
 - (2) 外房線
 - ・ 大網行終列車を新設する（裏面へ続く）
- 2. 中核都市圏輸送力の整備
 - (1) 千葉以東3線区
 - ・ データタイムに小運転列車を設定
 - (2) 成田線
 - ・ 夜間帯の津田沼〜千葉間の増発
 - ・ 夜間帯の混雑時に11両編成を15両化
 - (3) 成田〜我孫子間に朝夕各1本増発
 - ・ 佐原〜成田間に朝1往復増発
 - (4) 昼間帯の一部列車を夜間帯へ設定替え
 - ・ 総武快速線 1往復
 - ・ 総武緩行線 2往復
 - (5) 内、外房線
 - ・ 内、外房線、朝夕の通勤列車の一部8両化

(3) 武蔵野線

- ・西船橋～新松戸に終日14往復増発

3. 特急列車体系の整備

- (1) 編成両数の見直し
 - ・ 平常期6両、多客期9両とし、効率化をはかる
- (2) 始終着駅の見直し
 - ・ 両国、新宿特急を可能な限り東京発着とする
- (3) 一部区間の普通列車化
 - ・ 「すいごう」2往復、「あやめ」5往復の佐原以遠
 - ・ これに伴い、成田線1往復、鹿島線3往復の普通列車を廃止する

(4) 停車駅のパターン化、及び新規追加

- ・ 内房線特急停車駅を4パターンに統一し、新たに君津駅停車を追加する
- 4. 徐行解除に伴う余裕時分の見直し
- 5. 特急回送の客扱い
- 6. 接続改善

〔 荷物関係 〕

1. 荷物列車の曜日運休
 - ・ 夕刊の「日曜休刊」に合わせ、日曜日に限り運休
2. 荷物営業の廃止
 - ・ 荷物取扱いの少ない14駅の荷物営業を廃止
3. 荷物営業センターの廃止
 - ・ 荷物取扱個数の減少に伴い、両国、千葉の荷物営業センターを廃止

〔 貨物関係 〕

1. 直行輸送システムの深度化
 - ・ 貨物輸送の効率化を図るため、一部列車の輸送力を見直しを行う
 - ― 省略 ―
2. 貨物営業体制の効率化
 - (1) 入換作業体制の見直し：：越中島、他8駅
 - (2) 貨物フロントの見直し：：越中島、他4駅
 - (3) その他関係要員の見直し：：小名木川、蘇我
3. 列車掛基地の統廃合
 - ・ 列車掛基地（千葉、成田車掌区）を新小岩貨車区に統合する
4. 緩急車の連結省略

III 運転関係の具体的計画

1. 乗務員及び検修基地の集約（15名削減）
 - ・ 蘇我機関支区 ↓ 派出所
 - ・ 成田運転区 ↓ 支区（縮小）
 - ・ 越中島貨車支区 ↓ 廃止
2. 動力車乗務員勤務等の改正に伴う動力車乗務員運用見直し（189名削減）
 - ・ 新小岩機、佐倉機、木更津支、津田沼電、千葉転、館山転、勝浦転、成田転、銚子転
3. 検修作業体制の見直し（6名削減）
 - ・ 新小岩機、蘇我支、勝浦転
4. 構内作業体制の見直し（6名削減）
 - ・ 蘇我支、津田沼電、幕張電、館山転
5. その他関係要員等の見直し（23名削減）
 - ・ 新小岩機、蘇我支、佐倉機、木更津支、津田沼電、幕張電、千葉転、館山転、勝浦転、成田転、銚子転、新小岩貨
6. 分併作業体制の見直し（3名削減）
 - ・ 勝浦転
7. ― 省略 ―
8. ― 省略 ―
9. 車両検査体系変更に伴う業務体制の確立（49名削減）
 - ・ 木更津支、津田沼電、幕張電

動力車乗務員		検修要員			構内要員		列車掛等	事務係
機関車	電車	機関車	電車	客貨車	機関車	電車		
△32	△198	△6 (△1)	△3 (△48)	△6 (+1)	△2	△4	+17	△10
△230		△15 (△48)			△6		+17	△10
△244 (△48)								

() 内は、台検廃止に伴う要員削減数。