

「60.3」は重大事故への道だ

殺人的労働強化
3人1人の人裁い

日刊 動労千葉

85. 2. 16

No. 1865

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）九三五〇六（公衆）〇四七二（22）七二〇七

「60.3」実力決起をきかちと

国鉄当局は「60・3」において、すさまじい労働強化—合理化提案を強制している。「60・3」の強行は労働者の権利を奪いつくし生活をメチャメチャに破壊するとともに、労働者に無力感・屈辱感・敗北感をうえつけ、闘えなくしてしまい、労働組合破壊を通して10〜15万人合理化を実現しようとするものである。「情勢が厳しい」「誰も闘わない」ことを理由に「60・3」を傍観するようなことがあってはならない。国鉄労働者の未来をかけて闘おうではないか。

超勤交番、ロングラン、ダブル泊等々...

乗務員はクタクタになる！

「60・3」は動力車乗務員に対する勤務の大改悪攻撃である。「効率化」を名目とする超勤交番、ロングラン、大型仕業、ダブル泊、待ち合わせ時間の剝奪等、すさまじい労働強化が提案されている。

成田運転区を例にとると、乗務員が出勤すると3日連続泊りとなるような殺人的な交番が組み込まれているというところでもない攻撃である。

実際に、一人一日平均乗務キロは、機関車・気動車関係で「一六・六キロ増」、電車関係で「四三・九キロ増」となる。又、一人一日平均労働時間で見ると、機関車・気動車関係で「五九分増」、電車関係で「四六分増」となっている。各別区別にみると次の通りである。

	乗務キロ		労働時間		
	現行	60.3	現行	60.3	
新小岩	43.0	63.3	6:31	7:44	
津田沼	100.7	144.6	6:35	7:16	
千葉転	113.3	155.2	6:38	7:27	
木更津	83.0	93.7	6:09	7:00	
館山	132.3	171.3	6:35	7:14	
勝浦	EC	108.5	156.3	6:31	7:24
	DC	65.8	84.6	6:26	6:54
佐倉	91.1	104.4	6:32	6:54	
成田	110.1	158.0	6:38	7:30	
銚子	139.6	175.4	6:24	7:13	
蘇我	59.9	—	6:34	—	

さらに、当局提案の内容は乗務キロ、労働時間を延長したうえで「待合せ時間」を削っている。

一仕業当りの「乗務時間」と、「待合せ時間」を比較してみよう。

待合せ時間	（現行）		（60・3）
	一日平均乗務時間	二時間五二分	
一時間三十分	二時間五二分	四時間	一時間三十分

すなわち、「60・3」以降は「乗務時間」が一時間

間08分延びるのに、「待合せ時間」はたったの3分増えるにすぎないのだ。

このように、「実乗務時間」の大幅増加は乗務員の精神的、肉体的疲労をいぢるしく倍加させ、運転保安上からも決して許せるものではない。「60・3」大合理化はそのまま重大事故に直結しているのだ。

千葉局乗務員の三割削減＝動労千葉 破壊攻撃を許すな

その上で、「60・3」は蘇我機関支区の廃止、成田運転区の縮小をはじめ、千葉局で四二五名、うち運転関係で三〇九名、実に動力車乗務員約八〇〇名中二三〇名の削減を提案している。（検修△63、構内△6、事務係△10）。動力車乗務員仕業と所要員の削減数は次の通りである。

	仕業		要員		「60.3」区削減計数	
	現	改	現	改		
新小岩	20	21	50	49	△2	
津田沼	110	71	200	139	△94	
千葉転	101	70	199	144	△60	
蘇我	7	0	19	0	△30	
木更津	6	5	14	12	△3	
館山	34	27	63	51	△14	
勝浦	EC	40	31	76	55	△30
	DC	7	5	15	12	
佐倉	7	6	14	12	△5	
成田	30	19	70	39	△33	
銚子	29	31	58	58	△2	
幕張					△28	

（動力車乗務員仕業と所要員の削減数）

いうまでもなく、「60・3」は動乗勤制度改悪を通して全乗務員に殺人的労働強化を強制し、これをテコに全職種の勤務大改悪を狙うものであり、もって10〜15万人首切りを実現するための決定的突破口をなす攻撃である。

千葉局の乗務員の三割を削減することを通した動労千葉破壊攻撃を断じて許さず、総反撃の闘いに決起しよう。（以下つづく）