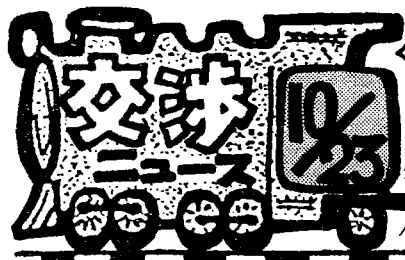


とんでもない大量首切り

—労働強化—運転保安切り捨て

11項目の系統別合理化案を提示 (10/23)



許すな

日刊 動労千葉

85. 10. 28

No. 2075

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

11項目の系統別合理化案を提示

国鉄当局は十月九日に「今後の要員体制の考え方」を発表し、「61・11」までに10万人の首切り合理化を実施することを宣言したが、十月二三日、列車乗務員の勤務の改正など11項目にわたる系統別の合理化計画を提案してきた。

「61・11」までに10万人の大合理化

提案の主な内要は、①列車乗務員（車掌）の勤務の改正、②貨物列車の列車掛の乗務省略及び列車掛の乗務を省略した貨物列車の緩急車連結省略、③回送列車の車掌乗務省略、④東海道・山陽新幹線の乗務員の組み合わせの見直し、⑤運転区所におけるオフィス・コンピューターの機能拡大、⑥入換作業方法の改善、⑦新しい特殊自動閉そく装置の導入、⑧施設関係業務の改善など11項目であり、これら合理化の実施と「61・11ダイ改」、地方管理局の要員見直しを加え、分割・民営化移行時までに八万六千二百人を削減し、一九万五千四百人体制にするとしている。

動乗勤を突破口に全職種の勤務制度改悪を狙う

提案の主な問題点の第一は、動乗勤改悪に引き続き、約一万五千人の列車乗務員についても超過勤務を前提とした勤務体制を導入し、「六一年一月二三日」をもってこれを実施しようとしていることである。われわれが動乗勤改悪は全職種の勤務制度改悪につながると指摘したように当局はこれにより、すさまじい労働強化と要員削減を狙っている。

第二に、貨物列車に無線をつけ、運転

士が駅と連絡を密にすることで列車掛乗務と緩急車連結を廃止しようとしており、三千五百人の列車掛全廃の攻撃であると同時に、乗務員一人に列車防護や異常時の駅への連絡を強制する等、運転保安を無視するものである。

第三に、東海道・山陽新幹線「こだま」と新大阪・博多直通の「ひかり」以外は運転士、検査係各一人が乗務しているが、これを運転士二人乗務にするほか、一部区間の回送列車について一人乗務にするとしている。これは、走行検査係を廃止し、遠距離乗務を可能にし、効率的運用を図ろうとするものである。

第四に、運転区所や資材センターのオフィスコンピューターは、車両保守管理等に使用しているが、資材管理システムの機能追加、導入箇所拡大により要員削減を図ろうとするものである。

第五に、施設関係では、配置人員の削減のほかローカル線の保線支区を廃止し新幹線の検査内容や周期の見直しで三万九千人の人員を大きく削減しようとしている。

10万人首切りをストライキで粉碎する

提案は、十万人合理化にむけた具体的施策であり、文字通り首切り、労働強化、運転保安無視の恐るべき攻撃であり、断じて認めることはできない。われわれの回答は実力ストで粉碎するのみだ。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！