

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)
 電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
 (公) 千葉 (22) 7207 番

1989.1.12 / No.2955

ダイヤ改正の規模 ナント! 1,030本の増発、9万7千8百列車キロの延長

(1) 列車本数 (単位:本)

会社別	現行					改正					増減				
	新幹線	特急	急行	普通	計	新幹線	特急	急行	普通	計	新幹線	特急	急行	普通	計
北海道	—	92	24	1,140	1,256	—	92	24	1,140	1,256	—	0	0	0	0
東日本	200	488	44	11,006	11,738	202	504	44	11,292	12,042	2	16	0	286	304
東海	239	88	38	1,475	1,840	251	96	36	1,592	1,975	12	8	△2	117	135
西日本	190	252	73	6,089	6,604	199	266	73	6,471	7,009	9	14	0	382	405
四国	—	64	34	708	806	—	70	34	711	815	—	6	0	3	9
九州	—	191	24	1,880	2,095	—	211	30	2,040	2,281	—	20	6	160	186
JRグループ 旅客列車計	527	993	209	21,973	23,702	550	1,045	214	22,896	24,705	23	52	5	923	1,003
貨物	コンテナ			専貨	計	コンテナ			専貨	計	コンテナ			専貨	計
	222			615	837	262			602	864	40			△13	27

*現行は64年3月10日、「改正」は64年3月11日現在の本数。
 JRグループ旅客列車計は、JRグループ全体での本数を示し、会社間またがり列車の重複を差し引いてあるため各会社計とは一致しない。

(2) 列車キロ (単位:千キロ)

会社別	現行					改正					増減				
	新幹線	特急	急行	普通	計	新幹線	特急	急行	普通	計	新幹線	特急	急行	普通	計
北海道	—	23.8	6.7	68.9	99.4	—	23.8	6.7	68.9	99.4	—	0	0	0	0
東日本	66.1	92.8	9.0	515.4	683.3	66.3	94.9	9.0	532.8	703.0	0.2	2.1	0	17.4	19.7
東海	110.9	16.4	4.9	89.3	221.5	117.1	17.4	4.6	96.8	235.9	6.2	1.0	△0.3	7.5	14.4
西日本	69.5	62.7	9.6	300.9	442.7	75.8	65.9	9.3	330.8	481.8	6.3	3.2	△0.3	29.9	39.1
四国	—	10.4	4.7	35.1	50.2	—	11.1	4.7	35.1	50.9	—	0.7	0	0	0.7
九州	—	37.8	5.3	98.9	142.0	—	40.7	6.3	107.0	154.0	—	2.9	1.0	8.1	12.0
JRグループ 旅客列車計	246.5	243.9	40.2	1,108.5	1,639.1	259.2	253.8	40.6	1,171.4	1,725.0	12.7	9.9	0.4	62.9	85.9
貨物	コンテナ			専貨	計	コンテナ			専貨	計	コンテナ			専貨	計
	132.2			90.1	222.3	147.5			86.7	234.2	15.3			△3.4	11.9

*「現行」は64年3月10日、「改正」は64年3月11日現在のキロ。

許すな

三月ダイヤ改

十二月二二日、「六四・三ダイヤ改」の概要が提案された。「三月ダイヤ改」は、十二・五東中野駅事故への反省もなく、ただただ列車増発→運転時分の短縮→要員合理化をもって運転保安の無視と労働強化を強いる代物に他ならない。われわれは、この「三月ダイヤ改」の細部を「まともな団交を行うこと」によって早急に明らかにすべきことを当局に要求すると同時に、安全運転闘争を軸に、いついかなる時でもストライキを打ち抜ける体制を堅持してたたかいたい。

東中野駅事故に 何の反省もない

上記したとおり、JR旅客で千三本の増発→列車キロは八万五千九百キロメートルの増、貨物はコンテナ四〇本の増発、列車キロにして一万一千九百キロメートルの増である。(JR東は、三百四本の増発、列車キロにして一万九千七百メートルの増)

また、特徴的なスピードアップは、常盤線特急に新制車両を導入し、百三十キロ/H運転の強要(百三十キロで無理な運転をしても水戸までたったの六分の短縮にしかならない。安全を無視して六分縮めて誰が喜ぶというのだ。)中央線特急「あずさ」の新宿→松本間九分の短縮など。(東日本関係)

これらの増発、スピードアップを策動しながら、要員は現状どころかまだ削減するのだ。

'89旗開き
 1月14日(土)13時
 労竹着福祉センター

東中野駅事故を二度と許すな!
 東中野駅事故の真の原因は、ムリなダイヤ設定(増発・スピードアップ)やATSの取り扱い改悪、乗務停止処分をはじめとする強権的労務支配にあると言えらる。「三月ダイヤ改」の概要だけを見ても明らかであり、これらのことは何一つ改善されるどころか、ますます悪くなってきている。「三月ダイヤ改」を断じて許さず、たたかいたい。