



# 週刊動力労千葉

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

1989.1.31

No.966



スピードアップ、ロンクリラン、長時間労働、要員削減!!

JR貨物 89.3月ダイ改を阻止しよう

すでに昨年の八八・三ダイ改においても、日勤乗務の長時間化(新小岩43仕業)十時十分出勤・二時十五分終了)、佐倉41仕業(九時二十分出勤・二時二〇分終了)など十二~十三時間におよぶ長時間勤務が強要されている。さらに夜勤を徹して乗務し続ける勤務(新小岩53仕業など)など、乗務員に対する身体的精神的負担は頂点に達している。

また、動力車乗務員制

八九・三ダイ改は、貨物会社全体で臨時列車を含めて約二万キロ(一日あたり)の列車キロの増が計画されている。また、最高速度100キロ以上のコンテナ列車の二・五倍増が進められている。さらに水戸機関区乗務員の新鶴見への乗り入れな

## 長時間労働を断じて計すな!

度の改悪の中で、乗務員の週平均勤務時間は四三~四四時間にもなるとし

月も何を「教育」しよう

月も何を「教育」しよう

、「八九・三ダイ改」阻止め!



ど、ロングラン乗務が拡大されている。このよう

に、コンテナ列車を中心

に長大・高速化のより一層の徹底化がはかられ、

ロングラン乗務の拡大と

もあいまって、動力車乗務員への負担が激化する

ことは必至なのだ。

スピードアップ・ロングランを拡大

士への劣悪な労働条件があるのだ。八九・三ダイ改を前にして、B運用、原因があるかのように言われている(当該の運転士は免職になった。)だがその背景には貨物機関

士への劣悪な労働条件があるのだ。八九・三ダイ改を前にして、B運用、要員問題の細部について今まで提案はないが、貨物職場のかかえている問題について明らかにするとともに、八九・三ダイ改合理化粉碎を囁い抜こう。

## 駅の要員削減、おおいに問題あり!

JR千葉支社は、1月25日「3月ダイ改」時に業務の見直しと称して駅「12名、情報システム2名」の削減を提案してきた。駅の要員削減は「労働強化」と「安全無視」の攻撃に他ならない。全支部でスト体制を確立し、反撃にうって出よう!

### <提案内容> 箇所別要員

箇所	関係職	標準数	記	事	削減
平井駅	営業	2 0	改札	4テ⇒3テ1変(6b)	△1
佐原駅	輸送	1 5	被管理	1日⇒廃止	△1
銚子駅	営業	2 0	改札 被管理	2テ1日⇒2テ 1日⇒廃止	△2 △1
勝浦駅	営業	6	改札 被管理	1テ1変(7a)⇒1テ 1日⇒廃止	△2 △1
館山駅	営業	2 0	改札	2テ1変(7a)⇒2テ	△2
成田駅	輸送	1 6	被管理	1日⇒廃止	△1
佐原駅	輸送	4	被管理	2日⇒1日	△1
情報システム	情報	1 2	情報	4テ2日⇒4テ	△2

国鉄「分割・民営化」体制粉碎! 鉄道労連解体をかちとろう!

