

2.15-16連続行動へ起とう

これ以上、増発・スピードアップ
費削減は許さぬ。
ストライキで反撃しよう。

二月三日JR関東支社
は、「八九・三ダイ改」
の要員削減と業増のついで
提案してきた。

貨物当局も、乗務キロ
6163・3キロ増(関東
支社レベル)という大増
発にもかかわらず、指導

一、貨物関係(関東支社)

(1) 要員関係

△営業関係 △27
踏切種別変更 △5
ダイ改 △23 (減 △30、増+7)
フロント直営化 +1

△運転関係 △46
△土職関係 (+13)
運用改正 +47
指導員見直し △16
内外勤等見直し △18

△2 検査職 (△31)
車両増備 +3
EL、DL関係 △13
(作業体制見直し)
FC関係 △21

(2) 新小岩機関区関係
①土職関係 +2 乗務3(乗務2、予備1)、指導員△1
②構内関係 △3 (蘇我派1テ減)
③検修関係 △2 (FC関係)

(3) 佐倉機関区関係
①土職関係 △1 予備+1、指導員△1、技術△1
②事務職 △1
③車両 1車両増(DD51)

(4) 乗務キロ 6163・0キロ増
①新小岩機関区 14・7キロ増

員や内外勤、構内職などを削減し、兼掌化を進め、さらには検修職を削減するという計画である。

われわれは、この「八九・三ダイ改」が、函館線事故(全作業深夜乗務で一週のうち五日も自宅にまともに帰れない。この仕業が事故の根本原因といえる)、十月上越線事故(そもそも直接の原因故(そもそも直接の原因

は貨車の車軸の溶断。検査の周期を延ばし、最高の検査である「全検」を工場から設備の整っていない機関区にもっていったこと自体が問題)に何の反省もないことをハッキリ指摘しなくてはならない。

そもそも貨物会社は慢性的に運転士が足りない。それを要員削減によって

埋めていくやり方自身に問題があるのだ。ベテラン運転士を清算事業団に叩き込み、旅客では本務から外し、貨物では指導訓練や入れ換え業務を軽視し、要員削減する。これこそ「ムダ」なことではないのか。

これ以上の増発・スピードアップ・要員削減を許すな!

「完敗だわな」首相淡面



参院福岡補選
再開国会に先制一撃
自民幹部表情重苦しく

自民大敗(政局運営苦しく)



参院福岡補選
社会・瀧上氏が当選
リ疑惑・消費税直撃

東鉄労大会方針案弾劾(その2)

大会方針の特徴の第二は、「財政的確立をはかるために」と称して組合費値上げを強行しようとしていることである。そうでなくとも何もやらない「組合」に対して一般組合員から「組合費は何に使われているんだろ」「何をやっていないのだから、値下げした方がいい」という意見が大勢を占めているにもかかわらず、今回値上げを打ち出したのである。革マル松崎は値上げ理由についてかくさず言う「自民党

に対する政治献金である」「歴代大臣をお呼びしておいて、カレーライスやもりそばじゃダメですよ」と。ふざけるんじゃない。年金問題で「支給額の削減・かけ率のアップ」を強行せんとしている者こそ、他ならぬ自民党ではないのか、この自民党に政治献金するということは、「泥棒に追金」ではないのか。自縄自縛行為である。松崎は労働者の敵であることが一層明らかになった。