



# 千葉労働動員

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

No. 3351  
91.2.19

○ 日勤で395.2kmの仕業  
千葉運転区B251仕業

東京	千葉	空港
718F		
	2009M	
※	2010M	
※	2017M	
※	2018M	
※	1331F	※
(*は乗り継ぎ)		

○ 泊りで223.1kmの仕業  
千葉運転区B63仕業

千葉	木更津	上総湊
	2121M	
	2136M	
	2139M	
	2152M	
便乗	2149M	
	(翌日)	
	回1134M	
	1134M	○

## 乗務仕業をすぐに改善しろ

### 一日で400キロあまりに 泊りで223キロ デタラメな交番作成

われわれは、JR東日本千葉支社が乗務員B運用を提示して以降、各支部においてダイヤ検討委員会を行い、その問題点を調査しているが、その中で判明したことは、よりの一層の乗務員の労働強化が行われていることである。動力車乗務員の勤務が、八五年三月ダイヤ改訂から超勤前提の乗務割交番となった現在の制度になつて以降、乗務員の勤務は労働強化の連続であった。とりわけJRに移行してからは、国鉄の時と比べても、仕事量が二倍にもなったといつても言いすぎではない。

#### 不誠実な団交の繰返し

とりわけ、今次ダイヤ改訂においては、各区とも労働強化とともに、「蘇我」の特急の乗り継ぎの発生など、ますます働きにくいものになってきている。従来から、ダイヤ改訂の時に必ず問題になる、食事の時間がとれない、折り返しの時間が短すぎる、といった乗務員にとっては切実な問題があるにもかかわらず、JR当局は一向に改善する態度を見せないできた。「一旦提示したことは、かえるつもりはない」という姿勢に固執し、団交の場においても「乗務員の仕業及び交番については、就業規則及び乗務割交番作成規定に基づき作成しているところである(勤労千葉申一号に対する回答又は見解)」などと、木で鼻をくくったような、紋切り型の回答ならざる回答を繰り返すのみである。そして左にかかげたよ

うに、日勤で一日に四〇〇キロ近い乗務キロの仕業が出来てきている一方で、泊りで二二三キロの仕業もあるのだ。これが同じ運転区の仕事なのだ。こんな血も涙もない仕業を乗務員にだまされて乗れというのだ。

まさに、JR当局は、JR総連革マルと一体となつて、乗務員に極限まで労働強化を強いている。このままでは、乗務員は「使いすて」にされてしまう。

勤労千葉は、乗務員の切実な要求をJR当局につきつけ、ダイヤ改訂を闘っている。JR当局があくまでも不誠実な団交を繰り返すなら、われわれは、ストライキをもって闘いぬく。スト体制を構築し、二・二総決起集會に全力で集まろう。

## 労働学校開校



二月九日十三時から、千葉市文化センターにおいて、勤労千葉労働学校第V期第二回講座が、四名の組合員の参加のもとに開催された。

中野委員長を講師に、「激震する世界・日本・JR—九一年をどう闘うか」と題して、中東湾岸戦争をはじめとする激動する世界の動きと、それとどう対決していくかをあらためて確認した。

そして、海部政権が九〇億ドルの軍事援助と、自衛隊の海外派兵策動など参戦国化していることについて、今の体制は労働者にとってプラスにはならない。こうした体制は打倒するしかない、と明確に提起した。

その上につけて、現在のJRの体制についてふれ、九一・三ダイヤ改訂阻止闘争を、JR体制に風穴をあける出発点と位置づけて、①津田沼廃止、成田エクスプレスの一三〇キロ運転やすさまじい労働強化などに対する、合理化運転保安のたかき、②切迫する高齢者対策のメドをつける、③強制配転者を元にもどすこと、などを柱にして、闘いぬくことを明らかにした。

参加者は、あらためて九一・三ダイヤ改訂阻止闘争を提起することを確認して、労働学校を終了した。(この講座の内容は、近日発行の「機関誌・勤労千葉」に掲載されます)