



月刊 千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 { (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番
※ 電話番号は4月29日から変更になります

92.5.7 No. 3585

反戦・反核・反安保 確立の強気は急務!

5月1日、千葉支社経営計画を提案

「五万人体制」合理化粉砕 安全の軽視を許さない

五月一日JR千葉支社は、「平成四年度の経営計画を提案してきた。その基本方針として挙げていることは、JR東日本が二一世紀への経営構想とする、「フューチャ―21」の推進であり、重点課題として、①時代に対応したサービスの提供、②輸送基盤の強化、③3K職場の解消、④業務の効率化、⑤社員の教育・福祉、を念頭に置いて策定したとしている。

要するに、機械化・システム化・OA化の更なる深度化によって、人員を大幅に削減し、「JR五万人体制」の追求による、「関連事業・子会社」への大量出向＝首切り攻撃を押し進めるという内容なのである。

更なるスピード アップで安全 はどこの?

具体的に見ても、それ恐ろしい内容が列記してあるのだ!

交通サービス部門の展開の項では、営業戦略として、特急列車の内・外房、京葉線のスピードアップ、通勤対策として、総武緩行線ラッシュ時の増発があげられている。

成田エクスプレス導入時、二二〇キロ運転を可能とするため、速度制限や徐行区間を変更したことが、全体のスピードアップとなっ

たことはすでに明らかとなっている。

この時も千葉支社は、団交事案ではないとしてきたではないか! 現在でさえ、タイトロップ、アクロバットの運転を強要されているところに、更なるスピードアップと増発が運転士を襲うのである。これで列車の安全な運行確保ができるわけがない。

その安全対策も、ATSIIP、SNの導入こそあげられているが、安全フォーラム、シンポジウムの開催によって事足りれりと言うのである。

さらに輸送基盤強化の中には、今でさえ問題が多い列車無線の拡大(総武本線)、「日刊三五八九号で詳報予定」、災害時運転再開等の迅速化(地震・降雨時の運転規制値の見直し)があげられている。

災害時の運転 規制を大幅に 改悪!

六月一日から実施するとしているこの「改正」では、①地震による運転規制の見直しとして、現行震度五、八〇ガル以上の場合全列車運転停止としているものを、震度五の扱いは同様であるが、蘇我以西については一〇〇ガル以上一二〇ガル未満を所定運転とし、千

葉及び蘇我以東は八〇ガル以上一二〇ガル未満を所定運転としている。(以東区間は、総武本線千葉～四街道間、外房線千葉～菅田間、以西区間では新小岩操～金町間、越中島貨物間を対象とし、あとは高架線区間である)②冠水による運転規制の見直しでは、現行水位がレール頭面下四〇ミリに達した時点で運転中止としていた規制値を、レール頭面を超えるまで引き上げ、レール頭面下四〇ミリからレール頭面まで水位があっても、最徐行とはいえ運転可能とする改悪に他ならない。

保守部門の周期延伸と合わせて見た場合、肌寒さを禁じえないものがある。

「見直し」とは
合理化の要員
削減だ!

又、新検査方式を中心とする保全業務の見直しは、大幅な検修要員の削減を強制し、3K職場の解消と称しつつ、大合理化と車両保守体制の省略に直結している。

同様に自動改札機導入、ホーム要員の見直し、管理駅体制の導入による駅業務執行体制の見直しは、要員削減とサービス低下を招くものである。

「JR五万人体制」との闘いはすでに「九二・三ダイ改」から開始された。さらに闘いを強化しなければならぬ!

この内容で果たして自分は定年まで働けるのか?労働条件とは?不安は増大するばかりである。であるからこそ、反合・運転保安確立の強化・拡大は急務なのだ。

これが千葉支 社の姿勢だ!

そして社員の教育・福祉に至っては、CJK・提案活動であり、それにより職場活性化を推進し、丸がかえサークルが重要だと言っているのである。

一つ一つの事柄から、会社施策への忠誠、「やればできる」式の精神主義、機械への依存、信頼性に依拠した安全軽視の姿勢が浮かびあがってくる。

闘いはすでに
開始されてい
る!

「JR五万人体制」との闘いはすでに「九二・三ダイ改」から開始された。さらに闘いを強化しなければならぬ!

この内容で果たして自分は定年まで働けるのか?労働条件とは?不安は増大するばかりである。であるからこそ、反合・運転保安確立の強化・拡大は急務なのだ。

第VI期

第3回労働千葉 労働学校へ集まろう

とき 5月13日 13時から
ところ 労働者福祉センター