



# 動労千葉

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

93.3.26 No. 3765

## 動労千葉排除・破壊策す

## 業務移管許すな!

93.4  
ダイ改

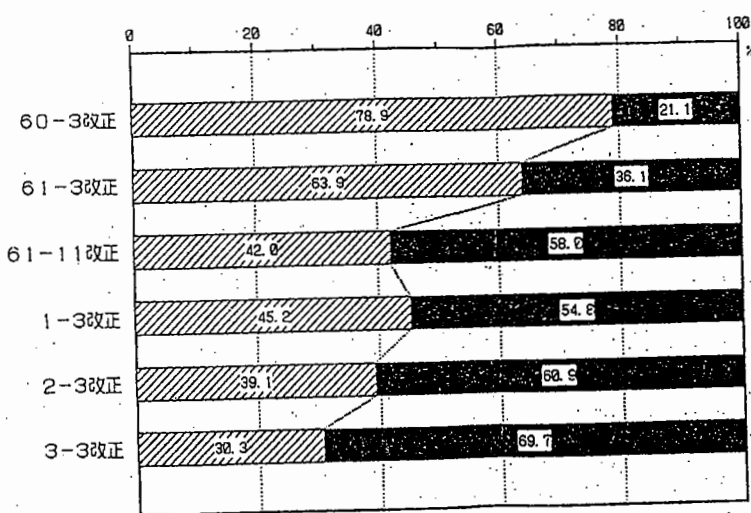
3・25-4・1スト  
に向けても

### 千葉支社から東京地域本社への業務移管の軌跡

ダイ改	業務移管の内容	移管理由	備考(業増)
86・3	津田沼運転区2867.5km 千葉運転区1912.0km 成田運転区1927.4km 合計6706.9km ※千葉運転区は快速	「首都圏全体で調整を図った結果の施策」「効率化・要員状況・職場規律等総合的判断」これによって我孫子線のほぼ全業務を移管。	京葉線部分開業一西船橋～蘇我間2573.8km(新習志野派出)
86・11	津田沼運転区4187.8km 千葉運転区4092.9km 成田運転支区 526.4km 合計8807.1km ※千葉運転区は快速	「全社的な余乗員対策の一環としての応分負担」これによって成田運転支区は廃止された。	

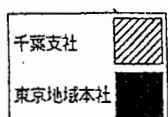
90・3	津田沼運転区 94.0km 千葉運転区 216.0km 合計 310.0km ※千葉運転区は特急	「効率的な業務運用を図るため、特急みずさをはじめとするダイ改に伴う業増部分は、東京圏運行本部担当となる」	京葉線前面開業 京葉線蘇我以東の内・外房乗り入れ開始、6214.6kmの増発
91・3	津田沼運転区3175.6km 京葉運輸区 572.6km 京葉運輸区 700.5km 合計4448.7km ※京葉運輸区の上段は特急、下段はローカル線部分	業務核都市圏(千葉以東40キロ圏)に、千葉支社の業務の重点を移した。	内・外房線特急を京葉運輸区へ経路変更、空港アクセス(成田エクスプレス)運行開始
93・4			習志野運輸区二田津田沼運転区業増124.6kmを東京地域本社へ事実上の業務移管提案

### 千葉支社から東京地域本社への業務移管の推移 (支社管内全線区合計)



\* 該当線区は「総武・中央緩行線」「総武快速線(快速)」「総武快速線(特急)」「京葉線(普通)」「京葉線(特急)」「成田線」である。

\* 総移管業務キロ=20,272.7Km



以上のように、単純に業務移管部分だけでも、20,272.7kmが東京地域本社へと移管されている。

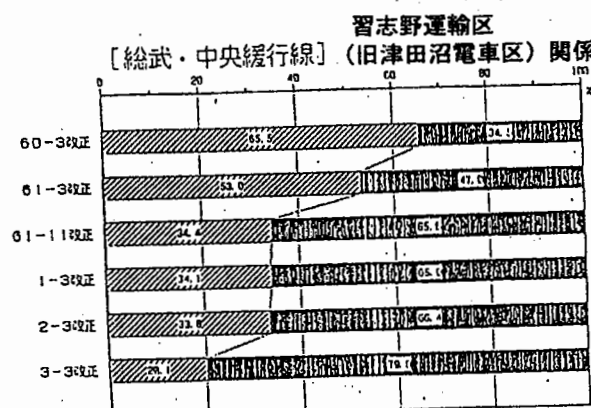
又、業務増の場合においても同様に、「効率化」「業務核都市圏」などと言う「論理」によって、事実上の業務移管がこの間「ダイ改」ごとに強行されてきたのだ。

東京と千葉との運転士の業務分担=東京7対千葉3の比率が、車掌に於いて逆転することが示すように、この業務移管の軌跡がすべて動労千葉の組織破壊攻撃として、極めて意図的に行なわれてきたことは蓋然性のある事実なのだ。

そしてこの業務移管攻撃が、強制配転者の「塩づけ」と「聖域化」=運転からの影響力排除=配転攻撃へと直結している。

「JR体制」の打倒なくして、真の原職奪還の道筋は確立できない。本格的な組織対決への突入を告げる今春季闘争の勝利によって、新たな展望を切り拓かなければならない!

### 運転士の担当乗務キロ割合の推移



各区の業務移管量

区	千葉支社 (km)	東京地域本社 (km)
京葉運輸区	10	10
成田運輸区	20	20
千葉運輸区	20	20
習志野運輸区	10	10
合計	71	124.6

是正 3764号の「ストに向けてその3」は、その4の誤りです。お詫(わ)し、是正します。