



千葉労働動員

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

93.11.2 No. 3885

12.1 ダイヤ改

列車運行中に交番がカラに?!

異常時の対応は不可能か

撤回へストで闘おう!

メキヤクメキヤな大合理化

この間の交渉のなかで、十二月ダイヤ合理化の問題点がますます明らかになっている。

例えば、木更津支区では、交番担当が日勤化される。当然、泊り勤務の助役が寝てしまえば、後は誰もいなくなってしまう。

しかも、その空白時間帯は二時から四時までだと言うのだ。久留里線の最終列車が上総龜山駅に到着するのは二時三十分三〇秒。その後入換業務があり、二時三十分過ぎとなる。つまり、自らの区の担当列車がまだ運行し、運転士が乗務しているうちに、管理者は寝てしまいうのである。こんな非常識なやり方は、国鉄以来百年の歴史のなかで初めてのことだ。

何と、龜山駅に到着した運転士は、本区(幕張電車区)に連絡をしろ、と言うのである。言うまでもなく幕張電車区は、気動車も担当していない。列車の運行も担当していない。例えば車面に異常があった場合、運転中に異常があった場合何の対応もできないことは明らかだ。(これは、当局も認めざるを得なかった)

しかも、交番担当を日勤化するばかりではなく、木更津駅の操車係も日勤化されてしまう。

夜間に車交の必要が起きた場合は、一体どう対応するのか? さらにそればかりではない。木更津は、電検派出・仕業検査体制も、今まで二徹のところを、一徹にしてしまうというのだ。一徹では、車両故障等が発生した場合、ほとんど対応は不可能になるということである。ちなみに、各区で発生する交番業務の空白時間帯(案)は、別表のとおりである。

● 交番担当業務の空白時間帯

習志野運輸	2:00~2:30
木更津支区	23:00~4:00
館山運転区	1:25~2:20
勝浦運転区	1:30~2:50
銚子運転区	1:25~2:40

(別表)

組 一体何故廃止するのか。廃止しなければいけないような根拠は何もないではないか。別の所へ重点投入というところがあれば、利用の少ない列車は廃止し、効率化する。

そ常識では考えられないような地域の切り捨てを強行しようとしているのは、この間述べてきたとおりである。要するに、JRは、鉄道輸送を行う会社として、やっていいことと、やってはいけないことの判断すらつかなくなってしまうているのだ。

組 効率化と言っても、久留里線の場合、せいぜい油代が削減できるという程度の意味しかないではないか。当 そうだ。それが重要なんだ。なんと、わずかの軽油代を削減するために、毎日六〇名の乗客の生活を切り捨てると言うのだ!

また、横芝、八日市場、干潟、飯岡、青堀、大貫、上総湊、潮見、小林の各駅は、「時短」のために、食事時間は、窓口を閉めてしまおうとか、朝・夜、まだ電車が走っているうちから自動券売機の電源も落としてしまおう(ウラにつぶく)

わずかな油代のために列車一往復を廃止?!

(別表2)

● 東日本のダイヤ改「時短」要員提案

支社等別	合理化	「時短」	合計
盛岡支社	▲124	+ 111	▲ 13
秋田支社	?	?	▲ 48
東北地域本社	▲338	+ 161	▲177
新潟支社	▲ 93	+ 93	0
高崎支社	▲ 53	+ 24	▲ 29
長野支社	▲ 25	+ 17	▲ 8
水戸支社	▲ 31	+ 64	+ 33
東京地域本社	▲ 84	+ 626	+536
千葉支社	▲131	+ 109	▲ 22
合計	▲879 (秋田を除く)	+1199 (秋田を除く)	+272

ほとんどが千葉と東北に集中している!
こんなでたらめな合理化は絶対許せない!

(別表3) 予備要員のプール化

箇所名	記 事
船橋法典駅	新八柱駅、市川犬野駅
錦糸町駅	平井駅
市川駅	下総中山駅
津田沼駅	東船橋駅、幕張本郷駅
千葉駅	新検見川駅、西千葉駅
四街道駅	都賀駅
佐倉駅	物井駅
成東駅	八街駅、横芝駅、八日市場駅、旭駅
銚子駅	小見川駅
蘇我駅	茂原駅
大網駅	本千葉駅、鎌取駅、誉田駅、土気駅、東金駅
茂原駅	上総一ノ宮駅、大原駅
安房鴨川駅	御宿駅、勝浦駅
五井駅	浜野駅、八幡宿駅、姉ヶ崎駅
姉ヶ崎駅	浜野駅、八幡宿駅、五井駅、長浦駅、袖ヶ浦駅、巖根駅
木更津駅	長浦駅、袖ヶ浦駅、巖根駅、君津駅、青堀駅、大貫駅、上総湊駅、横田駅、馬来田駅、久留里駅、上総龜山駅
館山駅	千倉駅
成田駅	酒々井駅、安食駅、小林駅、木下駅、布佐駅、湖北駅、佐原駅、鹿島神宮駅
新浦安駅	潮見駅、新木場駅、葛西臨海公園駅、舞浜駅
新習志野駅	南船橋駅
稲毛海岸駅	海浜幕張駅

とか、蘇我、木更津、佐倉、成田のような乗り換え駅すら出発指示合図を廃止してしまうとか、やろうとしていることはとにかくメチャクチャである。

「予備要員のプール化」と言われていることも、この間の交渉で、具体的な内容が明らかにされたが、例えば木更津駅は、久留里線の各駅を含め十一駅、成田は八駅の予備を受け持つというのである。(別表3) 毎日様々な駅をたらい回しされるような要員運用になる。久留里線の駅など、運転取り扱いも含め、一人で全ての業務を行わなければならぬ。このようなやり方で、一体どうやって運行管理に責任が持てるというのか。

(つまり、列車の運行にとって最低必要なことすら、一切合財切り捨ててしまおうとしているのだ。

大合理化をヤッター
ラッキート喜ぶJR総

連を解体しよう!

十二月ダイ改提案の全体の動向は、別表2のとおりである。全体で▲八八〇名の大合理化攻撃だ。とくに、東北方面と千葉の合理化数が際立って多い。千葉支社は、JR総連・革マルの意向を受けて、デタラメな大合理化攻撃に突っ走っている。断

じて許せない。JR総連は、これだけの大合理化提案を前にして、「ヤッター！ラッキー！」と言うのだ！いいかげんにしろ！大合理化撤回、強制配転者の原職復帰、清算事業団闘争勝利に向け、ストライキで闘おう！