

「鴨川運輸区」攻撃の異常な構造(下)

【日刊四〇〇号より続く】

一体どんな合理性があるのか！

安房鴨川に運輸区をつくるというのに、一体どんな合理性があるというのか。この二年ほどの間に次々と強行された口カル線切り捨て政策によって、最も列車が切られたのは、勝浦―鴨川間、館山―鴨川間である。現在の一日の列車設定本数は、次の表のとおりである。

外房	
勝浦着発	鴨川着発
上り 三八本	二八本
下り 三八本	二七本

内房	
館山着発	鴨川着発
上り 三一本	一八本
下り 三七本	一八本

※いずれも土・休運転列車を含む。

勝浦・館山以東と以西では、これだけ列車設定本数に段差ができてしまっている。このような列車の切り方自体、全く無茶と言いたい。安房鴨川から千葉までの一本の列車を、安房鴨川―勝浦間は、乗車人員が少なく採算に合わない、と言って、輪切りに切ってしまう、というやり方を続けてきた結果が前掲の表なのである。

全てが不合理！

残るのは動労千葉潰しだけ！

しかしより問題なのは、勝浦運輸区を廃止し、わざわざ、一日にいくつも列車を走らせなくしてしまつた箇所に新たな運輸区・車掌の基地をつくる根拠である。どう考えたって、効率的な乗務員運用ができるはずはない。一体なぜ、数億もの金をかけて、こんなことをしなければならぬのか。

当局が言う唯一の「説明」では、「運輸区をつくるのは全社的な方針だから」と言う。しかし、百歩譲って、運輸区をつくるにしても、勝浦運輸区や館山運輸区に車掌をもつてくる方がよっぽど効率的だ。しかもそうすれば、庁舎の新設工事も必要ないのだ。

さらに、何本も列車設定のない地域に運輸基地をつくるのだから、膨大な便乗行路が発生するか、そうでなければ規模のこく小さな職場とならざるを得ない。せいぜい、運転士・車掌二〇〇三〇名、つづぐらひの職場となるであろう。そうなれば、外房線のあらかたの行路は、千葉運輸区や京葉運輸区が担当し、ほとんどの者が千葉に転勤とならざるを得ない。それだけでも十パーセントの都市手当てがかかることになる。

当局は、国鉄時代も含め、運転や車掌業務等、地方に移管できる業務は、できる限り地方に

もつてゆく政策を進めてきた。しかし、分割・民営化攻撃以来の「業務移管」や「鴨川運輸区」構想など、千葉で行なわれてきたことは、これと一八〇度逆行することはばかりである。要するに、何ひとつ合理的な根拠などないのだ。結局残る「理由」は、動労千葉を潰したい、勝浦支部を潰したいという意図だけである。

鴨川への直通列車もなくなる？

さらに千葉支社は、安房鴨川に運輸区をつくることを通して、千葉から鴨川への直通列車を一切なくしてしまおうとしている可能性がある。何本かの特急列車などを除いて、全ての列車を勝浦止まり、館山止まりとしてしまい、勝浦―鴨川―館山間は、独自の折り返し運転にしてしまふということである。ローカル

線を切り続けた結果直通運転をなくし、直通運転をなくした結果、さらに地域の足が切り捨てられる、……こんな事態になりかねない。勝浦運輸区の廃止―「鴨川運輸区」新設が、このような動きに拍車をかけることは間違いない。われわれは、その意味からも「鴨川運輸区」新設を断じて許すことはできない。しかし、仮にこのような列車の運行形態を考えているにしても、わざわざ鴨川に運輸区を新設する必要など何もないのだ。勝浦でも館山でもいくらでもできることである。徹頭徹尾目茶苦茶なやり方だ。

JR総連・革マルと当局の癒着体制、結託体制は、ついここまでできたということだ。こんなものは、粉碎あるのみだ。勝浦支部は、全力で闘いに立ちあがっている。全支部の力を結集しよう！ 全力で大署名運動をやりぬこう！

戦争・失業・差別の時代と闘う労働運動路線を発展させ、狭山再審の実現―完全無罪を勝ちとることを柱に、闘いに起つことを決定した解同全国連茨城県連第四回定期大会。

解同全国連の荊冠旗と共に、われわれも動輪旗を掲げ激動の時代に抗する闘いに起とう。

