



# 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 (22) 7207 番

96.9.2 No4458

# 千葉支社 12月ダイヤ改概要を提案

## JRとJR総連の利害が一致した 不当な労務政策だ

### 寝耳に水の快速

### 業務移管

八月二十八日、千葉支社は、一・二・ダイヤ改に関する概要を明らかにしてきた。

それによると、運輸関係では、

(1)「習志野運輸区に快速列車を移管する。」

(2)内房線・君津・蘇我間で二二〇キロ/h運転を行い、特急列車の東京まで最大三分の到達時分短縮。外房線・東浪見・長者町間の複線新設による二二〇キロ/h運転で特急列車・東京まで最大三分の到着時分短縮を行う。

(3)久留里線・九二六D・九三三Dの併併作業を廃止し、通勤時間帯の到達時分短縮を行う。

(4)それに伴い全乗務員区において「乗務行路の見直し」を行うというものである。

快速業務の移管は、まさに寝耳に水の話である。当局は、その理由を「①習志野運輸区の平日と休日の業務を標準化する。②休日に快速を厚めに持たせ、千葉運転区に予備を置く。③若い社員から快速を運転したいという要望があった。」としている。

また、快速を習志野運輸区へ移管するという話は、すでに6月の段階でJR総連が吹いていた。しかし、一切動労千葉には明らかになれないまま、今回の提案となった。まさに、昨年ダイヤ改の鴨川運輸区と同様、当局・JR総連と一体となった暴挙である。

しかも「若い人から『快速を持ちたい。』という意見があった。」ということからは、まさに論外である。では、一昨年のダイヤ改時にわかれわかれが、「異常時に備え、館山・勝浦運輸区で二五五系の訓練を行え。」とした要求、昨年ダイヤ改の「勝浦運輸区を廃止するな」との要求について、千葉支社は、一つでも応えたのか。また、スジの差し替えや交番順序の変更といった会社にとつては、全く持ち出しの無い要求でさえ拒否し続けてきたではないか。

習志野運輸区への快速移管の狙いは、動労千葉のストライキの影響を減殺する。千葉運転区がストライキに入った場合、習志野運輸区のJR総連を快速のスト破りに投入する。まさに、JR当局とJR総連の利害が一致する攻撃だ。

## またも運転保安 無視の二二〇キロ 運転強要!

また昨年の外房線の二二〇キロ/h運転に続き内房線蘇我・君津間外房線東浪見・長者町間の二二〇キロ運転を強行し、現行九五キロ運転を二五キロアップの二二〇キロ運転にしようとしている。しかし、二二〇キロ運転を強行しても、最短縮時分はたったの三分なのだ。

千葉支社は、「高速道路の整備に対抗する手段として、競争力を高める。三分の時間短縮は宣伝効果がある。」と東中野駅を思い起させる理由をもって二二〇キロ運転を強行しようとしているのである。

二二〇キロ運転によって運転士がどれだけの緊張を強いられるのか、踏切事故等の危険度がますのか、また、速度アップによってレールが痛むのか。たつた三分のために運転士と乗客は生命を削られるのである。

## 営業ではまたも 店舗廃止

営業関係では、

(1)直営店舗を全て廃止し、グループ企業に移管する。(市川駅アメリカンポテト、津田沼駅デリラJC、稲毛駅喫茶エル、千葉駅アルディラ、舞浜駅喫茶エル・カレーステーション舞浜)本年一月中旬より来年一月上旬

(2)津田沼駅に電子連動装置を導入し業務執行体制の見直しを図る。

との計画が明らかにされた。またしても、店舗の廃止であり、合理化攻撃だ。

労務政策として、売店・店舗を設置し、組合員を強制配転・たらい回しにし、あくまでも原職に復帰させなかった不当労働行為をすぐにやめ、組合員を原職復帰・希望する職場に配置にすべきである。

## 要員提案は

九月一日

## 仕業提示は

九月下旬

いよいよ、一二月ダイヤ改との攻防が開始された。

千葉支社の要員提案は、九月一日、仕業提示は、九月下旬と推移する予定である。

職場での団結をさらに強固なものとして、奪われた労働条件を奪い返す闘いを一層強化し、奮闘しよう!

当面するスケジュール

◆九〇・三スト損賠公判  
九月六日(金)

一〇時三〇分から  
千葉地方裁判所

◆九・一四反弾圧闘争  
九月一三日(金)

一八時三〇分から  
東京・六本木 檜町公園