



日刊 動力労千葉

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

96.9.25 No. 4471

組合ついにスピードアップの 防衛戦!

一二月ダイ改との攻防がいよいよ始まるようとしている。すでに九月一日要員提案がなされ、九月下旬にはBダイヤが提案されようとしている。

習志野区への快速業務の移管はスト破り対策!

今次ダイ改における問題点の第一は、千葉運転区の快速業務を習志野運輸区へと移管することによってきたことである。

今回の習志野運輸区の一日常乗務キ口は一〇六七・五キの増、うち緩行線の東京からの戻りは、約六〇〇キとしていたので、約四六〇キ余りが快速の移管分と予想される。

この快速業務の移管について、当局は、習志野区への業務・千転区業務の平休の平準化と説明している。しかし、考えられることは、この間、当局は、見習い運転士の養成を動力千葉の影響の強い職場では行わない。見習い運転士の指導を動力千葉の組合員には行かせない。(JRになつてからの採用組は、JR総連の組合員であるので、動力千葉組合員と接触させない。)という労務政策を行ってきた。しかし、ほぼ一〇三系しか担当のない習志野運輸区で見習いを行っても、他の車両の運転は担当できないというリスクがあり、他区へ転動した場合(習志野から他区への転動の場合でも同様に)異車種の訓練からはじめなければならぬことが問題とされてきた。運転士の要員は恒常的にぎりぎりの要員で回され、しか

も前述のような労務政策が続けられるなかで、小手先の「解消策」で乗り切ろうという下心が見えてくる。

また、この快速移管は、動力千葉がストライキに入った場合に備え、快速のスト破りを行うための業務移管であることは、明らかである。

合わせて東京から緩行業務六〇〇キが習志野へと戻ってくる。いよいよ東京での要員がギリギリとなり、習志野区へと戻さないと要員が回らない状況なのだ。

管内業務移管を 行い、鴨川運輸 区の業務増

また、館山運輸区の業務三二六・八キ、千葉運輸区の業務一七九キ、千葉運輸区の業務七二七・四キが削減となり、鴨川運輸区が八〇〇・四キ増・要員にして四人増となっている。館山区・京輪区・千転区の減分を三区合わせれば約八〇〇キ弱(千転区約四六〇キ弱は習志野運輸区への業務移管であるので、約二七〇キと計算)であるので、三区の業務を鴨輪区に移管し、三区の要員を減らしている。特に、館山運輸区の要員は、ダイ改毎に減らされ続け、そのたびに千葉運輸区や千葉運輸区への強制配転が続いているのだ。

当局は、前回のダイ改で館山運輸区の仕業中、館山↓鴨川↓千葉(その逆も含む)のロングランが九本となったことを解消する。(今回は三本四本となっている)と説明している。しか

し、動力千葉の拠点を縮小し、JR総連の影響力のある職場に業務をふるという構図の労務政策であることは一目瞭然だ。

意味のない内房線のスピードアップ

第三の問題は、昨年の外房線のスピードアップに続き、内房線も一〇〇キ/H運転を強行しようというところにある。しかも、外房線のスピードアップと違い、カーブ箇所のある路線のカーブ等はそのままであるので、直線のみスピードアップするとの施策であり、到達時分の短縮は行き違い時分の短縮も含め、東京↓館山間最大三分だという全く意味のないスピードアップである。当局は、他の交通機関との競争に対抗するためとか、宣伝効果があるとしているが、八年の東中野事故で運転士と乗客が死亡したあとも、「一分の短縮は、一億円の宣伝効果」と聞き直った当局の姿を思い起す理由である。

浦間の防護柵もない箇所での事故である。外房線のスピードアップもそうであるが、スピードアップに伴い、防護柵などの整備を行うかという当局は、「予算の都合で出来ない」との回答しかなされない現状である。また、内房線は京葉コンビナートや東京湾横断道建設も含め、踏切の交通量は多い。

こうしたなか、事故の危険度を増し、乗務への負担を強いるスピードアップは、絶対反対である。一旦事故が生じれば、犠牲となるのは運転士であり、乗客である。

強制配転された仲間を原職・希望する職場へ戻せ!

一二月ダイ改後に、直営店舗六店が廃止される。これで直営店舗は全廃だ。昨年の二〇店舗廃止の時もそうだが、強制配転された仲間は、人活センターも含め一〇年以上も塩漬け、たらい回しとなっている。ガマンの限界はすでに通っている。強制配転された仲間を直ちに原職・希望する職場へと戻せ!

**12月ダイ改
阻止!!**

**動力千葉
23回定期
大会へ!**

**9/29-30.
鴨川館**