



# 日動労千葉

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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

97.1.13 No.4529

—「新F<sup>フレイト</sup>21」による97・3ダイ改—

## 佐倉機関区廃止攻撃許すな

### 佐倉機関区—廃止 新小岩機関区—派出化 蘇我に千葉機関区新設

#### 分割民営化の破綻が全ての根源だ

今後の基地統廃合の  
先取り攻撃だ!

貨物関東支社は、十二月二〇日、「一九七・三ダイ改」において、佐倉機関区廃止—新小岩機関区派出化—「千葉機関区設置」を提案してきた。

この基地統廃合攻撃は、昨年十一月に出された「新フレイト21」攻撃そのものであり、関東支社で初めての機関区廃止として、今後の大規模な基地見直しの先取りをなす攻撃であり、断じて許すことはできない。

この佐倉機関区廃止は、佐倉機関区で検修を行なっているデイズル機関車十一両のうち4両が東日本会社所属の機関車になっており、「新フレイト21」による受委託業務解消により検修基地として維持できないことが直接の理由とされている。さらに、検修業務は、京葉臨海鉄道への部外委託という提案が同時に行なわれた。

だが、千葉地区における最大の課題である新小岩操の基盤整備、貨物輸送ルートの京葉線移行の問題は今回のダイ改では実施できず、基盤整備は今年八月にずれ込み、京葉線移行に至ってはまだ時期すら明示できない段階である。

こうした中で佐倉機関区の廃止のみが先行するのはなぜか。ひとつは、「フレイト21」による早期退職制度により今年度末には関東支社で二十数名の管理職が退職すると言われている。そのため「千葉で三区(新小岩・佐倉・千葉)維持できるほど管理者がいらない」という状況に関東支社は立たされている。また、当直業務についても、可能なところは内勤運転士が当直助役の業務を行なうことが今回提案されている。機関区という貨物輸送の中軸部門を、これまでの様に維持できないほど「フレイト21」による人減らし・要員合理化が凄まじいということだ。

あの日から二年、  
神戸からの報告

— 一七被災支援連集會 —

とき 一月一七日(金) 一八時より

ところ 東京・中央労政会館  
(飯田橋駅西口すぐ)

指定列車 千葉駅九番線 一六時四四分始発  
快速列車最後部に乗車



「JR貨物の完全民営化に向けた基本問題懇談会」が設置され、運輸省、JR、物流業界、一般企業の役員、学者などが総出で、いわば資本の総意としてJR貨物についての検討が加えられ、今年六月をメドに一定の結論を出すことが決まっていることにある。「新フレイト21」は、この「懇談会」にJR貨物の再建策として提出されたものである。そのため機関区や駅をひとつでも多く廃止したり、労働者を一人でも多く合理化すること、で、「懇談会」に貨物合理化が進んでいることの証とすること、が貨物会社としては求められていた。ここに佐倉機関区廃止の真の理由があるのだ。

攻撃が、分割・民営化の破綻に根源があることをしっかりと捉え、佐倉機関区廃止反対の反撃へ総決起していかねばならない。

貨物問題を  
全力で闘おう

貨物協議会は、一月八日、第十一回役員会を開催し、佐倉・新小岩支部における議論をもとに、一〇日、貨物関東支社に対して解明要求を發出した。分割・民営化から一〇年。首切と基地統廃合合理化で分割・民営化の破綻を労働者に転嫁する貨物「九七・三ダイ改」攻撃を許さず、動労千葉一丸となって闘いに起ち上がろう。