



# 月刊 労働千葉

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

97.1.31 No. 4538

## 2.14 佐倉機関区廃止阻止 動力係総決起集会に続ぼう

### 「九七・三ダイ改」阻止 闘争に立ちあがろう

「九七・三ダイ改」の焦点は、貨物会社では佐倉機関区廃止・基地統廃合問題であり、東日本では幕張電車区の構内作業の融合化がある。これはどちらも車両検修作業にかかわる問題が共通している。分割・民営化以降JRとなつてからは、検修職場に新規採用の労働者は入れず、車両検修は常に合理化・要員削減の対象として扱われてきた。そして十年が経過する中で、ついに検修職場がこれまでどおりには維持できないところまできていることを示している。

今次ダイ改は、分割・民営化十年というひとつの節目をむかえるなかで、検修職場をとおしてJR体制がいかに破綻的であるかをみることが出来る。全力でダイ改阻止闘争に立ち上がる。二月十四日十八時佐倉機関区で開催される「佐倉機関区廃止阻止！動力千葉総決起集会」に結集し、三月ダイ改闘争の突破口をきりひらこう。

佐倉廃止は  
フレイト21  
そのもの

このように佐倉機関区の廃止は、「フレイト21」による合理化・貨物七千人体制(その後昨年十一月)

### 検修合理化の 闘いに立ちよう

貨物会社の佐倉機関区廃止の直接の理由は、現在佐倉機関区でおこなわれている東日本所属DL四両の検修業務の受委託業務の解消により、貨物所属のDL七両の配置だけでは検修基地として維持できないことがあげられている。受委託業務とは、旅客会社と貨物会社との間で双方が相手の必要な業務の委託や受託を行なうことである。佐倉では検修は東日本の車両の検修業務を受託し、乗務員は砕石やレールの輸送を東日本から受託している。ところが、貨物会社は「フレイト21」の中でこの受委託業務の解消を打ち出し、全国各地で受委託の解消が開始されてきた中で、今次ダイ改で佐倉の検修や貨物会社が委託している佐倉駅の入出区の信号業務などが解消の対象となった。

新フレイト21となり六千人体制が出された。そのものから出てきた問題であり、今後の大規模な基地統廃合の先取りの攻撃である。まさに分割・民営化の破綻を労働者に転嫁したものにほかならない。幕張電車区の構内作業の融合化も、東日本と東労組により話が進められている「構内作業外注化」の先取りの攻撃であり、断じて認めることはできない。

「九七・三ダイ改」は、検修職場をめぐる闘いとして重要な闘いとなる。二月十四日佐倉機関区で開かれる総決起集会に全力で結集し、三月ダイ改闘争に立ち上がる。



1981年3月 佐倉支部拠点スト

## 2 総決起集会 14 18時 佐倉機関区

さらにもうひとつの理由として、助役の絶対的不足があり、「千葉で三区(新小岩・佐倉・千葉)は維持できない」状態であることがあげられている。貨物会社は「フレイト21」で、五十才以上を対象に割増退職金を支払う早期退職制度を導入した。これにより関東支社で二十数名の助役が退職することになり、各区で助役が圧倒的に不足することになった。