



月刊 千葉労働

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

77.7.22 No. 4627

千葉支社→10月ダイ改提案 業務移管の破産を自認

七月十一日、千葉支社は、「十・ダイ改」について提案を行なった。提案の内容は、総武緩行線の運転業務、五四六・四八を東京から千葉に戻すというものである(泊二行路増)。要員の増には、習志野運輸区の士職が六名増となる。千葉支社は、この「逆業務移管」について、東京地域本社での士職の要員需給の逼迫によるものであると説明している。

業務移管—動労千葉潰しの破産

国鉄分割・民営化攻撃が本格的に開始された六〇・三ダイ以降、国鉄—JR当局は、JR総連・革マルと結託して、動労千葉の組織破壊を唯一の理由として、総武緩行線・快速線・成田線・京葉線の乗務行路の業務移管攻撃を続けてきた。総移管乗務キロは二万kmにも及ぶ。

この業務移管攻撃の結果、東京—千葉の運転業務分担任は、歪んだ非効率極まりないものとなった。総武緩行線で言えば、中野電車区の乗務員の津田沼泊りを二〇本も設定しなければ列車の運行ができない事態を生み出したのである。しかし、当局と革マルは十年以上にわたって、動労千葉潰しの一点で結託し「資本の論理」すら無視した組織破壊攻撃を続けたのだ。

前回ダイ改に続く、十月ダイ改での総武緩行線業務の逆業務移管は、JR当局の攻撃が完全に破たんしたことを示している。二八名の仲間を不当解雇し、業務移管—配転攻撃を強行しても

結局動労千葉を潰すことはできなかったのだ。逆にわれわれは、歯を食いしばって闘いぬぎ、勝利の地平をこじあげた。二八名の公労法解雇の全面撤回を勝ちとり、さらに当局をして、移管した業務を千葉に戻さざるを得なくさせたのだ。自信と確信も新たに十年間の攻防戦に決着をつける闘いに総決起しよう。

十月—三月ダイ改合理化阻止へ

千葉支社は、十月ダイ改に続き、来年三月にもダイ改を予定しており、習志野運輸区以外の全体的な列車設定・乗務員行路

乗務員乗務キロ及び労働時間 (速報値)

箇所名	職名	時点別	区所計		一人一日平均	
			乗務キロ	労働時間A	乗務キロ	労働時間A
津田沼車掌区	車掌	現行	32,897.3	1,051:36	205.3	6:22
		改正	32,897.3	1,050:49	205.3	6:22
		増減	0.0	-0:47	0.0	0:00
習志野運輸区 (土取 65→71 6名増)	運転士	現行	7,114.9	255:21	181.4	6:23
		改正	7,114.9	255:25	181.4	6:23
		増減	0.0	+0:04	0.0	0:00
		現行	6,045.7	256:36	155.0	6:35
		改正	6,592.1	278:17	153.3	6:28
		増減	+546.4	21:41	-1.7	-0:07

の変更等については九八・三ダイ改で行ないたいと提案している。JR当局とJR総連・革マルの結託体制が崖っぷちの危機にたっている状況を背景として、九八・三ダイ改に向けた過程は、組織破壊攻撃としての要素が前

スト体制を!

異動通知「凍結」問題—労務政策追及でスト事前通知!

七月十八日、動労千葉は、千葉支社が、七月一日付発令予定で行なった異動の事前通知を、JR総連・革マルの介入によって「凍結」とするという前代未聞の事態に強く抗議し、労働省・中労委にストライキの事前通知を行なった。

また十七日には、千葉支社に対し、① 事前通知の「凍結」に関する責任追及、② 千葉転・館山への夏季輸送や欠員補充要員の即時補充、③ 強制配転者の職場復帰・予科生の士職登用・指導操縦者の指定に関する組合差別の中止・昇進試験に関

面を押された動きとなる可能性が高い。恒常的なストライキ体制を堅持・強化し、九七・一〇—九八・三ダイ改合理化粉碎に向けた闘いの体制を創りあげよう!

する組合差別の中止等、JR東労組と結託した不当な労務政策の即時中止を求めて、改めて申し入れを行った。

事前通知の「凍結」は、結託体制の危機のあらわれだ。われわれは千葉支社に責任を取らせるまでこの事態を徹底的に追及する! われわれは、「凍結」された事前通知の今後の動向やJR東労組と結託した労務政策の今後の動向如何によって、いつでもストライキに立ちあがる全支部で直ちにスト体制をつくりあげよう! (詳報次号)

7-31^{PM}

労基法—労働法改悪反対
労働者集合に集まる

●7月31日(木)、午後6時
●労働省(東京) (小塚)