三里塚・ジェット闘争貫徹！「国鉄35万人体制」粉砕！

日刊 動労千葉

81.9.17

No.847

国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一-八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

交渉速報 9/14

56.10ダイ改交渉

仕業、要員要求の大巾な前進を確認

木原線接続改善についても方向性を引き出す

動労千葉は、五六年十月ダイヤ「改正」について、七月十日、計画概要、八月十八日、労働条件の提案を受け、支部代表者会議等を開催し、取り組みの意志統一を行ってきた。そして動労千葉申第九号をもって交渉を強化する中で、国鉄当局に対し、「組合要求の前進がみられない場合には、三六協定を破棄する」強い姿勢で望んだ。

九月十四日の交渉の席上、国鉄当局より別記する乗務員仕業、要員について修正提案が行われ、木原線問題についても一定の当局回答を引き出し、種々検討した結果、現状の中では大巾な前進であること、今後、職場要求など精力的に展開することを確認し、九月十六日以降の三六協定を締結することとした。

津田沼駅ホーム予備（千転区）の設置など要求の前進かちとる！

五六・一〇「ダイ改」における仕業・要員交渉については各支部要求に基づき連日精力的に進めてきた結果、九月十日に津田沼、千葉運転区の仕業修正が行われた。

修正の内容は、①津田沼区に仕業で二名、予備で一名、②千葉運転区へ仕業で一名、予備で一名、それぞれ措置するというもので、佐倉の機関車乗務員仕業の復活、幕張構内電運、検修関係などについては、一切、前進した回答は示されなかった。加えて、快速、緩行分離運転に対し、津田沼駅に、千葉運転区ホーム予備を配置せよ、という必要性についても、誠意ある回答が出されなかった。

木原線問題についても、あたかも「廃止線区だから、投資はもちろん手を加えてもしかたがない。」と受けとれる回答に終始した。

本部は、これら一連の不誠意極まりない国鉄当局の姿勢に対し、「今後もこのような回答に終始するならば、三六協定破棄も検討せざるをえない」ことを通告し、強く再考をうながした。

動労千葉のこのような強い決意と取り組みの前に、国鉄当局は、九月十四日、次の内容の修正提案を行ってきた。

一、千葉運転区の津田沼駅ホーム予備については十二月一日目途に設置する（一徹体制）

二、幕張電車区の構内電運は、現行通り九徹五日勤とし、検修に実員一名を措置する。

三、津田沼電車区検修に実員一名を措置する。

四、佐倉機関区乗務員仕業については、仕業一名、予備一名それぞれ復活する。

五、千葉駅検査派出の移管については十六日以降引き続き協議する。

六、職場要求については、主張を踏まえ前向きに協議する。

木原線接続問題については調査のうえ努力する

木原線問題については、当面して、外房線との接続改善を中心に当局側に回答を迫った。

大原発六時の快速接続については、「利用実態からいって困難であり、実態をみながら検討してゆきたい。」という極めて不満な回答に終始していたが、当該勝浦支部などからの実態を見すえての要求・意見に対し、最終的には「木原線の接続改善については、旅客の流動調査にもとづき努力する」の内容で、快速接続はもとより、接続全搬にわたって検討することを確認した。

木原線はいうまでもなく、五十七年度廃止予定とされた線区で、とりわけ、首都圏で唯一といいやおうなく政治焦点化する線区である。われわれは、国鉄当局のローカル線切棄て施策の中で接続悪化、不便の強要をもって、自らの企業責任を放棄した結果生じた〝国鉄ばなれ〟の責任を追及するとともに、具体的要求の前進に向けて、地域との共闘をもって闘い抜くことを決定し今日まで闘い抜いてきた。

本部は、前段で記述した労働条件、仕業・要員要求の大巾な前進を引き出し、全く手を加えない、木原線接続について、労使問題として一定の解決の方向性を確認したことを大きく評価する中で十六日以降三六協定を締結し、現場作業に移行することとした。

全組合員のみなさん！

三十五万人体制の一環としての五六・一〇「ダイ改」の中で、組合主張の大巾な前進をかちとった、その意義は極めて大きなものがあり、この成果をさらに一層うちかため、迫りくる合理化攻撃に対し、職場からの反撃の闘いをもって立ち上がろう。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！