日刊
動労千葉
84. 12. 10
No. 1813
国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二(22)七二〇七

交渉ニュース 12/5

無謀な要員削減＋殺人的労働強化⇒更なる過員増大

⇒“物品販売”へ派遣
⇒“車検工場”へ派遣

無責任な当局提案

「60・3」大合理化絶対阻止
「申第8号」で当局を厳しく追及（12/5）

動労千葉は十二月五日、「60・3ダイ改」に対する申し入れ「申第八号」にもとづく団体交渉を行い、「60・3」をめぐる当局提案の不当性、非整合性に加え、「60・3」以降大量に生み出される「過員」の「対策」について、当局の考え方を糺し厳しく追及した。

労働者の生活を破壊する「60・3」大合理化

当局は「国鉄として生き残るための自助努力として積極的な効率化を図る」と称し、「60・3ダイ改」においてすさまじい労働強化となる勤務体制を強制し、千葉局で三〇九名（運転関係）を削減する大合理化計画を提案してきた。

すなわち、動力車乗務員の場合、機関士・気動車運転士の一人一日平均乗務キロで16・6キロ増、労働時間で59分増、電車運転士の乗務キロで43・9キロ増、労働時間で46分増のすさまじい労働強化である。

とりわけ、一日平均労働時間7時間24分の提案は、動乗勤協定締結時の「6時間40分をクリアーすればよい。8時間をめざすものではない」との議事録確認を無視するものであり、蘇我機関支区廃止、成田運転区縮小提案は、「59・2」妥結時の「貨物三基地については存続することで最大限努力する」とした「運転部長メモ」を反古にする暴挙であり、断じて許すことはできない。

動労千葉は十一月二九日、「申第8号」をもって次の申し入れを行った。

「申第8号」で4点を申し入れ

1. 「60・3ダイ改」後の要員需給展望および過員対策について、考え方を明らかにされたい。

2. 動力車乗務員の労働時間については、動力車乗務員の勤務及び乗務割交番作成に伴う勤務の基準等に関する協定（59・4・5）において「『4週を平均して1週平均40時間』をクリアーするために設けたものであり、1週平均48時間まで作成することを目的としたものではない」と労使確認してきたところである。この提案は、この協定の精神を大巾に逸脱したものであると言わなければならない。
当局の見解を明らかにされたい。

3. 提案によれば「60・3」における貨物輸送計画は、「59・2ダイ改」時とほぼ同等の輸送力を確保することを意図していると受け止める。「59・2ダイ改」時に、千葉局における貨物三基地の将来展望について、労使確認したことを無視し、蘇我機関支区の派出所化を提案してきた。
これは、労使交渉を軽視するものであり、絶対容認できない。
当局の見解を明らかにされたい。

4. 「60・3ダイ改」において当局は、成田運転区を支区化することを提案してきたが、支区化する根拠は何か。明らかにされたい。

要員削減のみ優先した「60・3」を粉砕しよう

当局は「申し入れ」の第一項に対し、「『効率化』を図ることにより、『60・3』以降、千葉局で三百数十名の『過員』が発生し、対策として『物品販売』や『車検工場』等の施策を検討しており、成案なり次第提案する」との回答を行った。

動労千葉は、「60・3」が「効率化」と称しながら超勤交番を作成し、超勤手当が発生する交番を提案する一方で大量の「過員」を生み出す「非効率的」な矛盾点を指摘し、これは監理委員会の「分割・民営化」「それまでに十～十五万人の要員削減」提案にそった、国鉄労働者にのみ犠牲をおしつける攻撃であり強く計画の撤回を要求した。

これに対し当局は、これだけの大合理化を提案しながら、矛盾点について何ら解明することもできず、「分割・民営化」についても「まだ本社の腹が決まったわけではないので……」などと、あやふやな答弁に終始した。

動労千葉は、当局の姿勢に抗議するとともに、2～4項を残して一たん交渉を打ち切った。