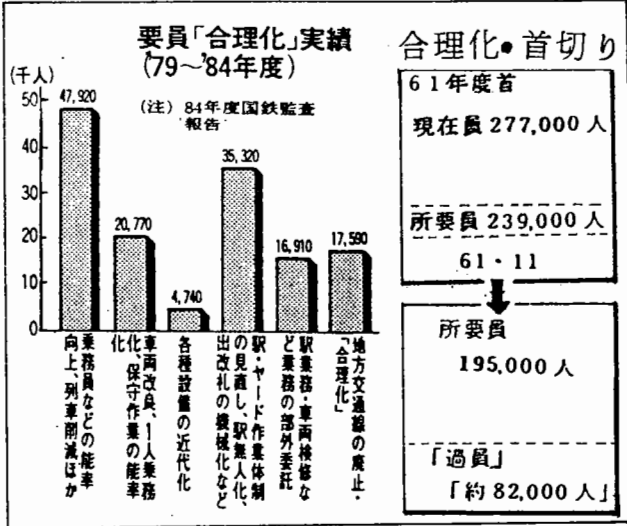


# 11月ダイヤ改合理化

# さまざまな労働強化で 8万2千名過員ひねり出す

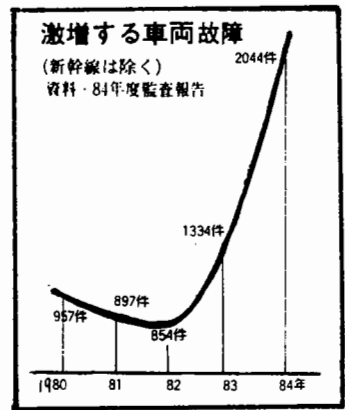
なにがなんでも



極限的な労働強化をせまる  
 旅客列車設定キロ増 約11万キロ  
 その一方で、増発 約2,000本  
 約25,000人の要員削減

唯一「余剰人員」生みだしが目的  
 「六一・一ーダイヤ改」は、いうまでもなく「六一・四・一」新体制移行110万人首切り」をスムーズにするためのものだ。中曽根・亀井らは、「国鉄を去るも地獄・残るも地獄にしなければ分割・民営はできない」と言い放った。  
 全国で二万五千人（運転約九千、営業約千五百）、千葉局では四二二人（運転二百十、営業二百、その他）の大要員削減、加えて「六一・三ダイヤ改」に続き、「六一・一ー」にも津田沼電車区・四千二百キロ、千葉運転区・四千百キロ、成田運転支区・五百キロを東京三局へ業務移管し、成田支区を廃止するとしている。まさに運転保安・労働条件を無視し徹底した「余剰人員」を生み出すための要員合理化である。

9、10月総決起「オニ夜」の力で  
 このデタラメ・当局の横暴をうちくたせ！  
 国鉄当局は「六一・一ーダイヤ改」を何んとしても強行せんと分割・民営化を既成事実とした悪らつな攻撃を行っている。「六一・一ーダイヤ改」は、八万二千人もの「過員」を生み出す攻撃で、闘わずして屈服するならば合理化と「人材活用センター」送り、労働強化と選別・首切りへと行きつくのだ。断じて許してはならない。  
 唯一「余剰人員」生みだしが目的  
 当局は「列車大増発、スピードアップ、『新会社』強化へダイヤ改定」といつている。  
 約一萬キロを増やす、その一方で逆に二万五千人もの要員を削減するという「六一・一ーダイヤ改」とは、国鉄労働者に大合理化―首切り攻撃と、とりわけ動力車乗務員に対して極限的な労働強化をおしつける攻撃である。



## 団交中に業務命令で強行

団体交渉は「ダイヤ改」都度の合理化強行によつて運転保安・労働条件などの劣悪化、車両故障を増加させている事実を指摘し計画の撤回を求めてきたが、団交は動労・鉄労らマル生四組合の「即日妥結」の裏切りのもとで国鉄当局の対応は不誠実を極め、解決の方策を示すのではなく、時間切れ―団交打ち切り、強行実施を画策、団交無視・形骸化を行つてきたのである。  
 当局は、団体交渉継続中の九月十三日以降、線見・机上訓練の事前作業の一方実施を業務命令をもって強行してきた。これは暴力そのものだ。断じて許さない。9、10月決起で断固うちくたせよう！

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！

日刊 動労千葉

86. 9. 19

No. 2355

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)二五三五六(公衆)〇四七二(22)七二〇七