

月刊 千葉動力労働

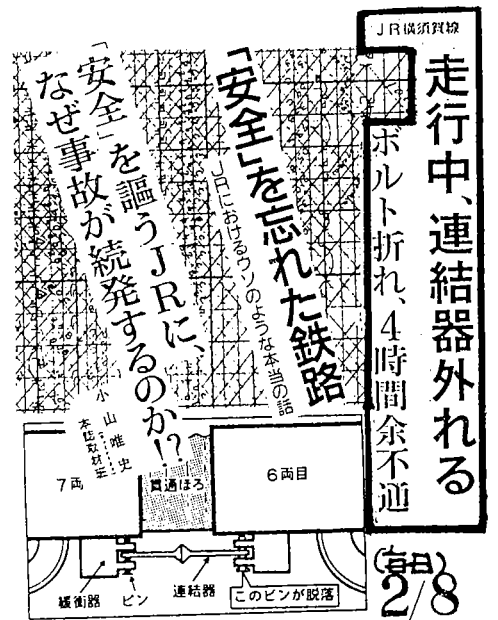
国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

90.2.14 No.3160

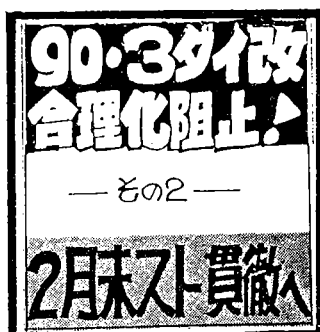
当后は即刻 A・Bダイヤ 労働条件 を暴世



JR東日本・1万の車両が危い!

ではないか。分割・民営化で十万人をこえる人員を削減し、安全を切り捨てて営利第一主義へ、当局・JR総連が結託した異常な労務政策、こうしたことが、今日の破局的危機の原因そのものだ。

闘いなくして安全なし。この原則が今ほど求められている時はない。清算事業



団闘争と結合し、「九〇・三ダイヤ」阻止にむけ、全力で立ちあがろう。
JR東日本では、約一万両の車両を所有しているといわれている。そのほとんどが分割・民営化以前から使用しているものである。度重なる合理化とスピードアップ、車両使用の頻度化の中で、全車両は「疲れ」きっており、いつ重大事故が起っても全く不思議でないような危機的状況に直面している。

八時間から七十二時間に改善。それ以降も、モーター・MG等の故障、制輪子・カーボン等の異常な摩耗が多発している。故障の増加、人はいない、手ぬき作業等の強要……。これで事故がおきないはずがないのだ。「松任工場のような手ぬき強要」が日常化しているという恐るべき現状を何人としても打破しなくてはならない。

千葉支社は

現場の苦さきけ



●「ダイヤ改」での当局提案についてどう思いますか。

(S) 役員から話しは聞いている。しかし、減らす数だけで、その中身(作業標準)が出ていないし、助役に聞いても全く答なしである。まず、そのことに頭にくるな。作業量

がこうで、何人必要で、どう作業を進めるかを話し合うのが当り前の労使関係と思うけどな。

●幕電での削減数は交換三六人↓三二人体制、機動班三一人↓二九人、錦糸町派四テ→二テと提示しています。

当局は、「原因はわからない」「不可解」と言いなし、責任をかわすためにのみ汲々としている。多発する事故、故障の背景、要因は歴然としている

当局は、「原因はわからない」「不可解」と言いなし、責任をかわすためにのみ汲々としている。多発する事故、故障の背景、要因は歴然としている

当局は、「原因はわからない」「不可解」と言いなし、責任をかわすためにのみ汲々としている。多発する事故、故障の背景、要因は歴然としている

当局は、「原因はわからない」「不可解」と言いなし、責任をかわすためにのみ汲々としている。多発する事故、故障の背景、要因は歴然としている

当局は、「原因はわからない」「不可解」と言いなし、責任をかわすためにのみ汲々としている。多発する事故、故障の背景、要因は歴然としている

(S) 作業量が大巾に減るといふのなら考える余地もあるけど、それ以外は絶対反対だ。

JRになってから交換なんかはいつもギリギリまでやっている。しかも、以前とちがって修繕ヶ所も増えている。だから一ヶ所に時間がかけられない、どうしても大ザッパになる。機動班も、とにかくいろいろな故障等が上がってくる。今の要員では対応しきれない現状だ。こうしたことは、当局が一番知っているはずだ。

現在の仕事についてどうですか。

(S) 検修人として二十年以上やってきた。若い者はどうか知らないが、俺たちの世代には「職人気質」みたいなものがあって検査・修繕し、その車が故障もなく安心して走っていることに満足感というか、やりがいみたいなものを感じてきた。しかし、JRになってから、それがなくなってきた。それがない。当局が、みんなのやる気をなくさせておいて、指針なんかではキレイ事を並べたてる、本

当にしゃくにさわる。

●昨年二度、ストライキをやりました。二・三月決戦についてどうでしょう。

(S) 「ダイヤ改」について言えば、早急に削減の理由と新しいやり方についてはっきりさせるべきだ。仮に強行実施なんかしたら交換は「ダイヤ改」以降仕事にならないんじゃないかね。幕張は、林さんが事業団に送られているし、自分としても三年前の振り分け当時の気持ちにどって頑張るつもりだ。共に頑張ろう!

最初に入らしめろ

最初に入らしめろ