

91.1.25 No.3338



## 月刊 効率千葉

津田沼運転士 31名の大削減計画!  
3200kmの業務移管ねらいは効率千葉・国労つぶし  
(津田沼支部) (津車分会)

一月二二日に提案された「九一・三ダイ改」運輸関係各区所要員に付隨して、とりわけ大きな問題は、①総武緩行線の大幅な業務移管攻撃、②習志野運輸区の設置である。

(1) 総武緩行線の業務移管は、その提案前段からJR東労組役員が「『九一・三ダイ改』の獲得目標は総武快速・緩行線の全面業務移管」「津田沼運輸区の五・七人分の仕事を東京へ業務移管する」と吹聴してきたことを追認する方向で、全てを包み隠して計画してきたことを今回提案してきたと

又、この間ダイ改を前にして運転士への登用試験をエサにして組合脱退工作=組織破壊攻撃を強め、JR総連組合員二三名を登用していることなど、その性格は明白であろう。

今次ダイ改は、千葉支社管内の列車キロ増が約

六九〇〇キロであるにもかかわらず、実際の担当乗務キロでは約三四四キロの減となっているなど、JR総連革マルと結託した労働千葉破壊攻撃であり、津田沼運輸区の廃止・基地統廃合!!三二〇〇キロを東京へ業務移管することによって、運転士△三四名を強行するなどという断じて許せない内容である。

JR当局が唯一業務移管の理由としてあげたことは、「千葉支社の重点が業務核都市圏に移った」ということであるが、千葉を中心としても以西を移管するなど片方だけの「都市圏」などありえない回答ならざる回答である。

(2) 習志野運輸区の新設(津田沼運輸区の廃止・津田沼車掌区の一部業務移管)について、JR当局は一月一〇日段階から工事に着手し、実際に車掌業務に必要な機器を導入してもらおうため。

入していくながら、団交の中では「ノーコメント」を押し通してきた。

一月二二日の団交の中では、このことに対する「まだ細部がにつまつていいない段階であったので明らかにできなかつた」と全く不誠実極まりない

態度に終始し、組合側から「工事段階に入つたといふことは、細部についての規模が固まつていなければ工事に入れないとすれば着手できない」という追及に対しても、「一〇日時点では固まつてなかつた」と繰り返し述べるのみであつた。

この習志野運輸区の新設理由としてJR当局があげたことは、①前帽(運転士)・後帽(車掌)

③指導管理面からもこのほうが好ましい。などという理由ならざる理由なのである。

実質的理由が、津田沼運輸区の業務移管と併せて國労千葉地本最大の拠点である津田沼車掌区分

の解体にあることは明々白々である。

以上の観点の全てが労千葉破壊=首都圏の中核輸送機関を握っている

拠点である津田沼支部破壊へと一極集中しているということであり、そのためにはなりふりかまわず襲いかかってきているということである。

業増実は業減などといふ理不尽極まる業務移管を許すな!

「九一・三ダイ改」をストライキを辞さず闘い粉碎しよう!

津田沼運転士三四名の大削減を許すな!

## 1・31集会へ

故大須賀昭男さん追悼  
91・3ダイ改合理化=業務移管阻止



☆1月31日(木) 18時  
☆千葉市民会館小ホール  
☆主催: 動労組合

ストライキで反撃へ!

90年代の勝利へ、新たな10年を切りひらこう!