



月刊 千葉労働

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

91.7.11 No. 3425

基本要要求提出!

要点解説



運転保安
プロジェクト

3. 乗務手当および乗務旅費について、次のとおり改善されたい。

(1) 乗務手当

- ① 深夜額 (A) 150円を300円にする
- ② 深夜額 (B) 500円を1000円にする
- ③ 動力車乗務員の乗務加給

ア、時間額

本線乗務 実乗務時間1時間につき 280円を420円にする
入換乗務 実乗務時間1時間につき 90円を135円にする

イ、キロ額

本線乗務 実乗務1キロにつき 5円とする
入換乗務 実乗務1キロにつき 3円とする

(注) 入換乗務キロは、1時間につき6.4キロの割合で計算する。

④ 旅費

日額 300円を500円にする

4. 東中野・信楽事故に鑑み、電車の前面を強化する対策を講じられたい。
なお、成田エクスプレス等、いも虫形電車の前面の強化について、考え方を具体的に明らかにされたい。

乗務手当及び乗務旅費についても、当然「キロ額」が加算されるべきであると考えます。「乗務する距離と時間に応じた手当」は当然のことです。従って、各手当・旅費の増額とともに、国鉄時代のように「キロ額」を設けることを要求しています。

旅費 (実乗務キロ180キロ、実乗務時間4時間の場合)

	時間額	日額	キロ額	合計
現在	1,120円 (280円×4H)	300円	—	1,420円
組合案	1,680円 (420円×4H)	500円	900円 (180キロ×5円)	3,080円

信楽鉄道の事故は、車両の強度が安全にとって極めて重要なファクターであることを、あらためて突きつけました。軽量化された信楽側の車両は、真ん中からひしゃげて、二両が鉄くずのようになったことは記憶に新しいことです。従って、乗客と運転士の生命を守るために、車両の前面強化を要求しました。

JR総連「JR西労組にこぼれ」 東海でも労組の危機

JR総連は、JR西労組の分裂につづき、ついにJR東海労組の分裂が決定的となった。

そもそも、JR総連は、革マルと当局、旧鉄労系等の野合集団であり、醜い己の利益のみを追及するおぞましい「組織」である。

動労千葉、国労を潰すという一点においては「一致」していたものの、事実が雄弁に証明しているように、その「組織」の内部においては激しい主導権争いが続いていたのである。

七月一日付「JR東海労組指示一八四号」『第七回定期大会の開催延期の通知と見解』では「定期大会に提起する運動方針(案)作成にあたって基本認識に大きな違いがあり、中央執行委員会としてのまともなめができません。」と、大会も開けない惨状を吐露している。

革マルの泣訴

『第七回定期大会開催を延期するにあたっての中央執行委員長見解』の別紙で革マルは、「私達はJR発展のために一生懸命やってきました」(今になって当局は、俺たちを見捨てないでくれと泣訴)。さらに、「今日、種々の形でJ

R総連離れ、JR総連否定の動きが顕著になっている」と革マルは危機感をまる出しにして「JR総連とともにJR全体の発展の道を進め、それとも大松一派の道を進め、それと彼ら特有の“桐鳴”に出ている。

加えて、「職場で多くの問題点が発生している」として、
①不幸に運転事故を起こした組合員が(JR総連)退職に迫られたり、配転を余儀なくされた。(浜松運転区、神領電車区)

②青婦部集会で「戦争に反対しよう」と発言した組合員がその後出向に出された。(関西)

③青婦部役員の結婚式に対し、現場長がチェックし、参加するなど組合員に指示した。(新幹線) などなどを上げつらい「一刻も早く現状の改善されることを切に願う」と当局に必死で懇願している有様である。

JR西労組の分裂に続き、JR東海労組の醜悪な対立と分裂の姿の中にこそJR総連革マルの末路を見ることが出来る。
われわれは、動労千葉の路線の正しさに確信を深め、JR体制打倒にむけて闘いぬこう。