



千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

93.1.6 No. 3718



反合・安全に起る労働

3月までもせよ 百十名の大要員合理化

千葉支社は、昨年十一月末から十二月末にかけて、「年度末諸施策」と称して、大合理化提案をおこなってきた。本年三月末までに、別表のような、全系統に及ぶ大合理化を強行しようというのである。

また今年は、三月十八日、四月十日、六月、そして場合によっては秋と、三、四回の「ダイ改」が行なわれようとしている。「四月ダイ改」では総武緩行線一二四kmの増発、「六月ダイ改」では、内・外房線への新型特急導入に伴うスピードアップ

安全の 全面的な切り捨てだ

提案された「年度末合理化攻撃」の特徴は、何よりも第一に、安全の全面的な切り捨てである。営業関係の「夜間無人駅」や「ホーム要員廃止」は、今ですら、危機に瀕している異常時の対応能力を完全に解体するものだ。また、検修関係の要員削減攻撃は、検修職場を、まともな車両検査をできない状態に追い込むものである。さらに、電気・施設関係の検査周期の延伸

が予定されている。

さらに貨物会社も、「九千人体制」計画に基づいて、「動乗勤改善」を始めとした抜本的な合理化攻撃が画策されている。

まさに本年は、大合理化攻撃との対決の年となるうとしている。嵐のように吹き荒れる合理化攻撃が、JR労働者の怒りを沸騰点までおし上げることも間違いない。われわれは、「JR体制」の危機をついて、総力で反合・運転保安確立の闘いに立ちあがらなければならない。

・保線管理室(派出)廃止の攻撃も、安全や異常時の対応能力の解体である。今のJRは、「安全」の担保ということについて、一切をかなぐり捨ててしまったかのようだ。

第二の特徴は、この合理化によって安全がどうなるか、という点について、明確な根拠が何ひとつ示されていないことだ。安全や異常時の対応について質しても、「これでできると判

年度末合理化提案の概要

系統別	要員削減数	主な合理化内容
営業関係	▲ 63	ホーム体制の見直し、管理駅制度導入・夜間無人化、駅長日勤化等。
運輸関係	▲ 16	交番検査と機動班の融合、車輪転削業務見直し、技管室見直し、事務見直し等。
	▲ 2	指導員増。
電気関係	▲ 15	検査周期の延伸等。
施設関係	▲ 18	徒歩巡回周期延伸、保線管理室廃止等。
合計	▲ 110	

踏切安全全廃争い

断している」「異常時は支社をあげて対応する」……これが回答の全てである。つまり、「人減らしのための人減らし」なのだ。このような発想だけで鉄道

を動かした続けたら、一体どうなってしまうのか！ 行き着く先は、大事故の発生と過労死だ！ 全力で反合・運転保安闘争に立ちあがろう！

闘いの出発点は、踏切安全闘争だ。大管踏切事故以降もすでに四件の踏切事故が発生している。動力千葉は、八〇箇所の踏切改善を求めて、各支部代表も含め、千葉支社との団体交渉を行なっている。しかし当局の回答は、一種化や障害物検知装置

の設置等について予定されている今後の計画を示すばかりで、大管踏切での殉職事故を何ら深刻に受けとめていない。「闘いなくして安全なし」、自らと乗客の生命を守るために、闘いに立ちあがろう！