



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

93.2.12 No. 3738

4・10ダイヤ改 総武緩行線の 新たな「業務移管」を許すな

未だ具体的
な労働条件
を提示せず!!

「精査できしだい提示する、十五日の週には……」と言うのである。このようなやり方を断じて許すことはできない。

二月十日、「四・一〇ダイヤ改の労働条件を提案する」として団体が設定されていた。しかしこの日提案されたものは、「乗務キロ及び労働時間」「列車キロ・車両キロ」「車両配置両数」のみであり、Bダイヤをはじめ、具体的な労働条件は明らかにされなかった。

既報のとおり、中野電車区では、すでに一カ月以上前に、千葉支社運輸部作成の習志野電車区のBダイヤも含め、現場に提示され、ダイヤ検討が行なわれ

4・10ダイヤ改要員関係

事	記	増減
特及び増発	総武緩行線増発	6
直見路改行	総武緩行線改行	0
車掌		±0
運転士		±0

総武緩行線
増発分の業
務分担は、
運転士は東
京、車掌は
千葉!!

前回の団交の際、増発分の業務を東京持ちとしようとしていることの非合理性について質したときの当局回答は、「習志野の場合は、運輸区としての使命の問題がある」というのが、(それ自体意味不明ではあるが)会社側の回答であった。ところが、この日の提案を見れば、前記のとおり車掌については増発分の業務を分担している。「運輸区としての使命があるから増発分は東京」などという、理由ならざる理由自体、「口から出まかせ」であつたということである。

「効率性」が極めて悪くなっていることは言うまでもない。しかも、そのしわよせは、全て労働者に転嫁されている。習志野運輸区は、同じ線区を運転しているが、中野電車区よりも、泊り作業一仕業あたり二〇km以上も余分な乗務を強制されている。さらには、東京でスジを組んだうえで、その「残り滓」だけを千葉に持つてくるため、まともに交番順序を組むこともできなくなっている状態である。動労千葉潰しのためには、JR総連と結託し、なりふり構わぬ手段に訴えるのが現在のJRのやり方だ。

なりふりか
まわぬ動労
千葉つぶし
を許すな!!

JR総連はJR総連で、千葉にも自らの組合員がいることは百も承知で、それを切り捨てても、動労千葉潰しのための「業務移管」を延々と続けるのだ。ここには、組合員を組合員とも思っていないJR総連の姿が鮮明に示されている。

極端にいびつな業務分担によって、当局が常々主張している

当面するスケジュール

2月13日 第29回定期委員会
千葉市民会館

2月16日 清算事業団控訴審
回公判 東京高裁八四号
15時より 法廷

指定列車
千世駅
13時45分発快速
公判終了後
ビラ配布行動
総決起集会(27時30分)