



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
93.11.25 No. 3898

強制配転者の原職奪還こそ運転士の労働条件改善の道

怒りの11.30~12.1ストへ!

突出する千葉

支社の合理化

JR千葉支社は、土職の要員需給が底をついているにも関わらず(現状で十一〇〜一二名)、強制配転者の「塩漬け」の解除をしないことをあらかじめ決めたうえで、「時短」による休日増(年間九日増→一〇九日)による要員を上回るなどという、徹底した合理化・労働強化をもつて「一二月ダイ改」を乗り切ろうとしている。

経営の合理性さえ欠き、「塩漬け」に固執するがゆえに、その矛盾は拡大の一途を辿るばかりなのだ。

すでに既報の通り、今次「一・二・一ダイ改」の特徴は、「時短」要員よりも合理化要員の方が多いというものであり、首都圏では千葉支社の合理化攻撃が際立って突出している。

そのうち土職においては、別表の通りであり、徹底した合理化・労働強化の中身を示している。

「過員」扱いを

断じて許すな!

とりわけ全強制配転者が怒りもて弾劾しなければならぬことは、JR千葉支社当局が営業関係には四〇〇名の過員がいるとしていることである。これは

駅要員以外の関連事業等で働く者を含んでいるものに他ならない。

一方では関連事業の育成、収入における割合の拡大などと言いつつ、実際には「過員」扱いということなのだ。

「塩漬けは絶対に解除しない」

浮き彫りにされる千葉支社の姿勢

しかし問題の根幹は、今回の合理化攻撃の一切の出発点が、「塩漬けは絶対に解除しない」という所から始まっているというところである。

実際東京においては、今次ダイ改を前に、ベンディングを除き売店等から運転関係への復帰を希望しない者にまで拡大して行っている。又、高崎においても、水戸においても運転関係への復帰が実現している。そうしなければ少なくとも「時短」にともなう要員が生みだせないという所にまで来ているのだ。

デッドロックに乗り上げる

運転士養成!

そしてこれはまた、運転士の養成自体がデッドロックに乗り上げていることを示すものに他ならない。さらに今後大量の五歳到達者が出るが、実際想定されながら、運転士への養成がニッチモサッチモ行っていないことをあげることが出来る。

実にJR当局は、自らが定めた車掌経験三年の過程さえ短縮して、三年前から再開された新規採用者の運転士への促成養成を策しながら、運転適正検査での不適格が続出していることも含め、運転士の供給に対して何らの手立てを持たない状況にあるのだ。

こうした要因を背景にしながら、「塩漬け」に固執するがゆえの凄まじい合理化の内容が浮き彫りになる。

乗務員の全般的な労働強化は、労働時間において七時間十分に限りなく近づき、乗務キ口は延び、拘束時間も軒なみ長時間拘束がなされている。

これで実感できる「時短」などとはとんでもないことだ。以上のように、「塩漬け」の継続が多大な矛盾を突きだしていることにこそ、全ての元凶が横たわっている。

われわれは、新たな十万人首きり攻撃への端緒をなす、「一二月ダイ改」闘争へ、一・三〇〜一二・一ストライキをもつて立ち上がる。

屍の上に成り立つ

JRの労働強化

JR移行後、この六年間で奪われた生命―四八〇名の現職死亡、七〇名の労災死亡の上に、今次「一二月ダイ改」「時短」が拍車をかけるものとなることは必定なのだ。屍の上に成り立つJRの労働強化を断じて許すな!

全強制配転者の原職奪還の実現なくして、運転士の労働条件改善の道はない。「塩漬け」攻撃を解きはなつ、安全と生命をかけた、まなじりを決したストライキに起とう!

支社等別	合理化	「時短」	合計
盛岡支社	▲124	+ 111	▲ 13
秋田支社	?	?	▲ 48
東北地域本社	▲338	+ 161	▲177
新潟支社	▲ 93	+ 93	0
高崎支社	▲ 53	+ 24	▲ 29
長野支社	▲ 25	+ 17	▲ 8
水戸支社	▲ 31	+ 64	+ 33
東京地域本社	▲ 84	+ 626	+536
千葉支社	▲131	+ 109	▲ 22
合計	▲879 (秋田を除く)	+1199 (秋田を除く)	+272

* 上記のうち、土職は、

[東京] = +116	(乗務キ口▲ 360km)
[高崎] = + 12	(列車キ口▲ 177km)
[水戸] = ▲ 1	(乗務キ口▲ 1791km)
[千葉] = ▲ 14	(乗務キ口▲ 432km)