

やみくもな合理化を中止せよ!

千葉支社年度末合理化 申16号で団交(2/8)

一二月二一日、一月二一日に提案のあった千葉支社年度末施策合理化に關し、要求をまとめ申し入れた申第16号に關する団交が、二月八日、千葉支社において行われた。

しかし、千葉支社は現場の切実な要求を未だ「提案したものとは間違つていても修正しない」という頑なな態度に終始している。さらに、未だ作業ダイヤについても検討中であるとしているのである。

われわれは、一〇年目の総括評価にむけてしやにむに合理化を突き進むJRに対し全力で反撃しなければならぬ。

やみくもな交番 検査体制の見直しをやめよ!

組 年度末合理化一二月二一日に提案された。しかし、作業ダイヤは未だ提示されていない。作業標準の変更の中身も明らかにっていない。作業ダイヤを提示し、ここがこう変わるの、▲一でも業務が回るといふのが本来ではないか。初めから▲一という数字があり、そこから作業標準や作業ダイヤの変更を検討するというやり方は、許されない。

当 今回の施策について、概ねここを変更すれば効率化出来るということ、検討して提示した。幕張の場合は、前検の廃止によって30〜50分時間が詰められる。作業体制の見直しは、具体的には、A、Gの担当のうち、Gの業務をC、Dに振ることを考えている。

組 前検廃止の根拠は何なのか。現場の検査標準について変えるということ。
組 前検は必要だから、これまで行ってきた。PCのカム制御をはじめ、次の検査工程のために必要だ。前検で、故障箇所が見つかることもある。
当 交換には、交換に入る以前まで動いていた車両が入る。前検無しでも、検査をし、最後に機能検査を行う。二重に検査することは無駄。また、機器についても無接点化をすすめる故障が少ない。前検の必要性が無くなっている。

組 個々の機器について、無接点化を進めているといつても車両そのものは、古くなっている。
当 十分対応可能である。と判断した。
組 作業体制の見直しはどう考えているのか。
当 検査業務は、作業密度の濃

いところと薄いところが極端だ。作業密度の濃いところと薄いところを平準化する。手順は、いま精査している。

組 午後の時間帯は、作業密度が薄い。午後の絶縁測定や機能試験は全員が一辺に行うわけではない。習志野電車区では、機械作業の制輪子交換を午後に戻していく。
組 絶縁測定については、どのように変わるのか。
当 半導体が増えたので、どこで線を引くか検討している。
組 Gの業務をC・Dに振るといつているが、G担当が業務に入る車両編成ばかりではない。他の体制のときは、どうなるのか。

当 4両〜6両の時は、1人減らせるという中身ではない。
組 習志野電車区の場合は、どうなるのか。
当 現行二日体制で、主任を含め、初日六両4M2Tが十一人、四日六両2M2Tが七人、六日六両2M2Tが七人、一日体制で交換を実施する場合があるが、現行十七人、五人体制となる。

組 交番検査の見直しに關し、現場において周知させると言っているが、どのくらいの時期、期間をかけてやるのか。
当 三月中には、周知させたい。実施一週間前ということはやめた。教育期間は、周知する時間について取っていき

新規採用者を 修職場に配属せよ!

組 分割・民営化以前から、修職場には新採が配属されていない。もう10年になる。修職場は、深刻な技術断層が生まれている。早急に修職場に新規採用者を配属されたい。

当 採用計画については、本社と調整のうえ決定していくことになる。

組 水戸支社では修職場に新採が配属されている。また、運転士登用につき、駅、車掌、運転士というコースを引いており、機器の取扱いについて知らない運転士も多い。修職場に配属すれば、機器の取扱いにもなれるし、修職場の運転士希望の者も、運転士に行ける機会ができる。
当 要員需給の面から言えば、修職場に新採配置は無理だ。但し、修職場への配属は、主幹の方から強い要請もあり、本社に要望している。いつ配属されるということは現段階では言えないが努力する。

組 貨物は、営業職場だけではなく、修職場にもある一定程度は配属している。
当 運転士の前職として検査業務をやらせることは、「どうせ、いずれは運転士になる」

ウラへ続く