



千葉労働動向

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

No.

96.4.12 4376

交 団 求 求 の 分 科 技 車

四月五日、千葉支社において、「車両技術分科会定期委員会」要求に基づく団交(申第二一号)が開催された。申し入れ事項は、別掲のとおりであるが、しかし、検修職場の切実な要求に関し、千葉支社は何ら前進した回答もなく、全面対立となった。しかし、われわれはこれにめげることなく、運転職場の主流派の労働組合として、常に反合・運転保安の闘いを念頭に置き、労働条件の改善に向けて全力で奮闘しよう!

四両編成運転を中止せよ!

組 四両編成(一ユニット運転)は、コンプ、MG、パン、でも一つ故障してしまえば、本線上に立往生してしまう。ユニット不動についても、同様だ。本年も事故があったばかりだ。一ユニット運転は中止せよ!

当 列車の編成両数については、お客さまのご利用状況および車両運用等を考慮し定めていく。

組 旅客サービスという面でも、途中本線上で列車が立往生してしまうほうこそ、乗客サービスは低下する。六両編成以上であれば、コンプ、MGが故障しても何とか動くことはできる。乗客サービスを優先させ、フェールセイフティの立場から、一ユニット運転は、即刻やめるべきである。旅客の利用状況と車両運用を考慮して、編成両数を考えていると主張しているが、四両編成を

運用しているのは、何時台なのか。

当 八時半台の下りとか、一七時台の上り列車として使用している。

組 いずれも閑散時間帯ではないか。閑散時間帯なら車両は開いているはずである。六両編成で運用できるはずだ。

当 車両運用は、仕業検査とかの問題があり、回らない。

組 仕業検査が出来ないということは合理化の結果ではないか。

当 いやそういう訳ではなくて、今の車両編成は、一三系は四両、六両、四十四で八両、四十六で一〇両となつていて、四両運用で回さなければ運用出来ない。

組 しかし四両編成が運転されている時は、他の車両が休んでいるではないか。

当 お客さまのご利用状況もある。

夜間一人体制の検査派出所を二人体制とせよ

組 業務実態を考慮すれば、原行体制で対応可能であると考えている。

組 昨年、夜間、鴨川派出所で臨時仕業が発生し、館山派出所から鴨川に送り込んだ。

当 臨時仕業が発生したのは、異常時だから、館山から鴨川へ送り込んだ。通常の場合は一人では対応出来ない。一人では対応出来ないのは、パンの交換ぐらいである。今年の一ヶ月

三月までのデータでは、パンの交換は発生していない。データ的にも一人で充分であると出ている。もし、一人で対応できない作業が発生したら、当直とか交番係に手伝わってもらって対応して欲しい。

組 当直・内勤に手伝わってもらうといっても、それぞれ業務についている。それに、専門家ではないから、検査業務はよく分からない。

当 検査が一人で対応出来ないのは、パンの交換位である。

組 元談ではない。昨年の夜間臨時仕業は、鴨川だけでも三件発生している。

当 三件あったかどうかは、調査するが、業務はケースバイケースでやってもらいたい。

この間の実績としても、臨検対応は一人でやっている。

組 実績といっても今年の一月から三月までの実績をもとに云々言ってもらっても困る。

この他、異常時の呼び出しの勤務指定の問題や、一宮の分割・併合に関する誘導係の兼業化問題、木更津支区のキハ三八系導入に伴うサイドピットの作成等を申し入れたが、全面対立のまま推移した。

しかし、前述のとおり、今後のJR東二五万人体制やJR〇年目の再編攻撃を見据え、職場要求を当局にぶつけながら労働条件改善闘争に全力で決意しなければならぬ。

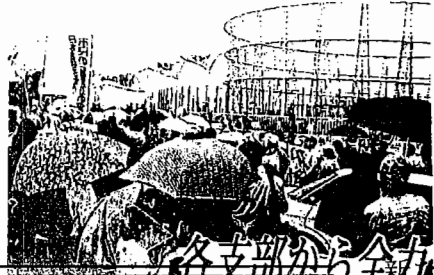
裏面に申し入れの内容と見解を掲載

4・16

沖縄から訴える!

土地の強制使用を許さない 東京集会

【日時】 1996年4月16日(火) 18時から
【場所】 東京・代々木公園 (B地区野外ステージ)
千葉駅5番線 16時24分発 快速最後部
【第二陣】
千葉駅5番線 17時24分発 快速最後部
千葉駅5番線 17時36分発



各支部から全力で結集し、より

労働運動の新たな潮流を全国に

1. 四両編成運用について廃止されたい。

●列車の編成両数については、お客様のご利用状況および車両運用等を考慮し定めているところである。

2. 夜間1人体制の検査派出を2人体制とされたい。

●業務実態を考慮すれば、現行体制で対応可能であると考えている。

3. 冬季機関の異常時に対応するため、佐倉駅、成東駅に検査要員を配置されたい。

●車両の冬季対策については、B1電磁直通制御器の水抜き、パンタグラフすり板のカーボン化の推進等を実施しているところである。また、車両に対する対策のほか、佐倉駅構内へ防風壁を設置するなど必要な対策も講じているところである。

4. 異常時等に非常呼び出しを行う場合、勤務指定について具体的に明確にされたい。

●異常時における非常呼び出しについては、その事由を説明し、作業内容等を社員に対し指示しているところである。

5. 作業安全の立場から、幕張電車区一宮派出の分割・併合作業に際し、車両技術系の誘導担当兼務をやめ、誘導担当係を配置されたい。

●車両の誘導については、車両技術係に対して必要な教育等を行い実施しているものであり、誘導担当係配置する考えはない。

6. 幕張電車区木更津支区の交検ピットの形状では、新たに転配される予定のキハ38系の検修作業に困難をきたすため、ピット幅を広げる等の改善を行うこと。なお、2月16日の団交の際に、千葉支社は「高崎運輸区には、サイドピットはないが交検作業を行っているので問題はない。」旨回答したが、当方の調査では、同区の交検ピットは幅員の広いピットであり、前回回答は、極めて不誠実なものであると言わざるをえない。この点もあわせて、誠意ある回答をされたい。

●幕張電車区木更津支区におけるキハ38系の検修作業については、現在配置されているキハ37系とほぼ同様の検修作業であることから、現行ピットで対応可能であると考えている。

7. 幕張電車区木更津支区の交検庫入り口にシャッターを取り付けられたい。また、異常時対応に備えて、同支区に6人乗用のトラックを配置されたい。

●現在のところ交検庫の入口にシャッターを設置する計画はない。また、業務用自動車については、その必要性を考慮し配備しているところである。なお、緊急時に複数の社員（4名以上）が出動する際には、タクシー等を利用することになる。

8. 館山運転区検査派出にATCポータブル試験器を配置されたい。

●現在のところ、ATCポータブル試験器を配備する考えはない。

9. 銚子駅電留線に次の設備を配置されたい。

(1) 4～6番線に外灯を設置すること。

●現在のところ、4～6番線に外灯を増設する計画はないため、現行設備で対応されたい。

(2) 4～5番線上り方・下り方双方に、また5～6番線上り方に昇降台を設置すること。

●現在のところ、銚子駅電留線に昇降台を増設する計画はないため、現行設備で対応されたい。なお、昇降台の設置については、今後とも必要性を考慮し計画的に実施していく考えである。