



日動労千葉

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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.9.11 No. 4846

貨物10月ダイ改で交渉 (9/4)

無謀な合理化やめ、将来性のある施策を

申一丸号で関東支社を追及

貨物会社の10月ダイ改に対する動労千葉申第19号の関東支社交渉が、九月四日に開催された。(回答内容は下段掲載)

貨物の10月ダイ改は、車扱いの削減を中心に、関東支社で各系統にわたる八八名の要員削減となつてゐる。この間の貨物会社のダイ改の内容は、新フレイト21計画・貨物六千人体制にむけた早期退職制度の導入による退職者の要員不足分を穴埋めする施策の繰り返しに終始している。これまで駅や検修の部外業務委託や検修の異車種の融合化などを行なつてきたが、その結果として、会社としての将来像にたいする不安感や、技術の継承などで深刻な「空洞化」が職場に生じている。貨物会社との交渉では、いつもこの問題に議論が集中している。

おもな経過は次のとおり。
組合 申し入れの第一項目は労働組合としての態度表明である。貨物会社として、新フレイト21を進めるなかで、さまざまな合理化をおこなつてゐるが、業務委託や技術継承等の問題のなかに貨物会社の将来像がまったく見えてこない。いったいこれからこの会社をどうしようというのか、それが職場でもっとも知りたいことだ。
会社 部外委託については、今回のダイ改でも行なう。部外委託については問題もあるが、営業的に行ないたい。ただ部外委託については今後は少

くなるのではないかと思う。

技術問題は、新規採用時には教育をしているが、それでも十分とは思っていない。将来的にはどうか、確固たる確信をもっていないが考えていきたい。
この問題は各組合からも指摘されている。

組合 われわれは、技術段差の問題は10年前から言つてきたことである。それは予想されたことであつたが、今日こういう状況になつてゐる。貨物会社としては10年前からキチツとやってくるべきであつたのに、目先しか考えてこなかつた。
早期退職についてはやめるべきであつた。貨物の将来が見えないと応募者が増えるのではないか。

会社 来年四月以降の要員帯給には確信がないのは事実である。社員のやる気を大切にすることはわかっています。
支社として議論はしています。今後は情報を早く出していきたい。

組合 検修の融合化は、いざ故障というとき問題になるのではないか。
会社 新小岩でのDL臨検はほとんど実績が上がつていない。臨検がなくなつても、故障時の運転士の判断については責任を問いません。

DLの冷風装置については、修理します。修理しないと云つたことはない。

申し入れ事項

- 10月ダイ改による要員削減の技術的確保を、安全確保の観点から、必要に応じて、業務委託や技術継承等の問題のなかに、貨物会社の将来像がまったく見えてこない。いったいこれからこの会社をどうしようというのか、それが職場でもっとも知りたいことだ。
- 10月ダイ改に関して以下について明らかにすること。
 - (1) 千葉機関区・機関車仕業と誘導の融合化に関する教育計画の具体的内容。
 - (2) 千葉機関区・機関車仕業の業務分担範囲。
 - (3) 千葉機関区新小岩派出所・機関車機動班と貨車機動班の融合化に関する業務分担範囲。およびDL臨検の取り扱い。
 - (4) 動力車乗務員の予備要員の算定率(予備率)の具体的な数値。
- ディーゼル機関車運転室冷風装置について、故障による使用停止が続くことがあるが、早急に修繕すること。

回答及び見解

1. 鉄道安全対策として、必要な教育・訓練を実施し、必要に応じて、業務委託や技術継承等の問題のなかに、貨物会社の将来像がまったく見えてこない。いったいこれからこの会社をどうしようというのか、それが職場でもっとも知りたいことだ。
- (1)

担当	内容	期間
交番B担当	机上 安全作業、規程類、構造 結線(EF65、EF81)、現車	日勤、約1週間 (のべ21日)
	実務 始業検査実務見習い (昼間のみ)	14日/1人 (のべ42日)
仕業検査	午前 安全作業、作業要領 午後 誘導実務見習い	1日/1人 (のべ3日)
- (2) 現行業務に構内入換及び入出区作業、ポイント清掃等となる。
- (3) 動力手配等は、貨車機動班対応で行いDL故障に伴う調査、臨検は、本区技管と委託先会社での対応と考えている。
- (4) 予備率については、管理運営事項であり、明示することは困難である。
3. 必要な修理手配は行なっていく。