

年度末諸施策の撤回求め申し入れ

千葉支社は間雲な合理化をやめろ

JR千葉支社は、「年度末諸施策」として、①新型車両導入にともなう幕張、習志野両電車区の要員削減、②千葉支社管内全線(成田、成田空港間、久留里線を除く)における車掌省略区間の拡大(工臨列車及び特急等)、③営業部門における営業補助要員の削減、④職業務の子会社への委託、を提案している。要員のにも、幕張電車区▲三名、習志野電車区▲二名で計▲五名、営業関係で計▲一六名という、間雲な合理化攻撃であり、第二の分割・民営化攻撃そのものである。

(日刊NO五の六の参照)

深刻な年令問題・技術断層解消を

幕張、習志野両電車区の要員削減については、新型車両(二一系、二〇九系、二一七系)の導入により、検査方法等が大幅に変更になることを理由にしている。

しかし、新型車両の導入時に千葉支社は「新型車両は故障しない」と豪語していたにもかかわらず、ドアのセンサーが欠陥品であったためにドア故障が頻発したり、モーターや車軸交換が現場で発生するという事態になっっているのが現状だ。

さらに深刻な問題は、検修職場の高齢化がすすみ、さらには新規採用が八三年以降全く検修

職場に配属されない状況の中で技術断層が広がる一方となっっている。

駅員がいない!

また、営業関係においては、この間職業務の委託を強行してきたが、ことし四月以降も松尾干潟、飯岡、滑河、笹川、潮来の六駅について、高齢者雇用の確保を名目にして委託しようとしており、この六駅を含めると千葉支社管内の日勤駅は全て委託駅ということになる。

異常時などで駅に停まっても「駅員がいない」という状況だ。この間千葉支社は、営業関係の需給が逼迫していることを理由にあげて間雲な要員削減を行なっている。しかも、運転職場における動労千葉や国労の影響力を排除するために新規採用者を次々に車掌←運転士に登用し続けてきた。その結果、営業職場で新採がほとんど養成されないうという深刻な事態に陥っている。

さらに、車掌乗務区間省略の拡大などは、運転保安を全く無視したものであり、到底認めることなどできない。職場からの反撃で第二の分割・民営化攻撃を粉碎しよう。



動労千葉は、上記の検修要員削減や営業関係の合理化、職業務の委託も含めた千葉支社の年度末諸施策に対して、撤回を求めて左記のとおり申し入れを行なった。職場からの反撃で、JRのムチャクチャな人減らし―第二の分割・民営化攻撃を阻止しよう。

年度末諸施策に関する申し入れ

- 一 習志野電車区及び幕張電車区交番検査体制の見直しについて、次の点を明らかにし、回答すること。
 - (1) 要員削減計画を撤回すること。また、要員削減の根拠を具体的に明らかにすること。
 - (2) 検修業務の今後のあり方及び検修職場の将来展望について、千葉支社の考え方を明らかにすること。
 - (3) 検修職場の深刻な年令構成や技術断層の問題を考慮し、検修職場に新規採用者を配置すること。
 - (4) また、検修系統の養成体制を早急に構築すること。
 - (5) 新形式車両の消耗品交換が増加していることから、交換要員を増員すること。
 - (6) 新形式車両の大修時の要員数及び作業工程等について明らかにすること。
- 二 次の諸要求について改善すること。
 - (1) 新形式車両のドア及びセンサーの故障が多発していることから、抜本的対策を講ずること。
 - (2) LCUの欠陥が事前に発見できなかったことについて、千葉支社の見解を明らかにすること。
 - (3) 各区及び派出の部品等が不足していることから、余裕をもつて配置すること。
 - (4) 幕張電車区交検庫について東京方にトイレを設置すること。
 - (5) 気動車の車輪の磨耗が激しいことから、その原因を明らかにするとともに抜本的対策を講ずること。
- 三 車掌省略区間の拡大計画について、運転保安確立の観点から中止すること。また、車掌省略区間拡大の根拠を、具体的に明らかにすること。
- 四 営業補助要員の見直しについて、次の点を明らかにすること。
 - (1) 営業補助の要員削減計画を中止すること。また、要員削減の根拠を具体的に明らかにすること。
 - (2) 営業職場の要員需給の現状及び将来展望を具体的に明らかにすること。
- 五 職業務の委託計画を中止すること。また、今後の職業務委託について千葉支社の考え方を明らかにすること。
- 六 年金の65歳引き上げにともない高齢者の労働条件の確立が急務だと考えるが、千葉支社における高齢者対策について考え方を明らかにすること。