



月刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号(DC会館)

電話 (鉄電) 千葉2935・2939番

(公) 043(222)7207番

FAX 043(224)7197番

2000.11.23 No. 5229

JR東日本 仕業検査周期の 延伸を提案 72H→6日に!

仕業検査周期の延伸 (JR東日本/11月17日提案)

	現行	改訂
電車・気動車	72時間	6日以内 《ただし、輸送混乱時は10日まで延伸することができる(TR201台車使用車両を除く)》
客車	10日又は2,000km	10日または3,000km 《ただし、輸送混乱時は10日又は4,000kmまで延伸できる》

※ 実施期日は、2001年3月1日以降準備できしだい。

輸送混乱時は 十日まで延伸!

11月17日、JR東日本は、仕業検査周期の延伸について提案を行ってきた。
提案された内容は別表のとおり、現在72時間周期で実施している仕業検査を6日/10日周期に延ばすというものだ。仕業検査周期はこれで2/3倍に延伸されることになる。

しかも、電車・気動車の検査周期を「6日以内」としながら、

「輸送混乱時は10日まで延期することができる」とするなど、検査周期にまで例外規定を設けている。これは、災害時に列車がトリコになった場合も検査が出動しなくて済むようにしようとするものだが、その底流には「異常時の対応能力などなくとも構わない」という考え方がありありと見てとれる。
また、この間あらゆる場面で進められていることだが、規程等をあいまい化してしまうという発想そのものが絶対に間違っている。

なお、JR東日本は、仕業検査周期の延伸のために、今年2月から3月にかけて調査や故障分析を行っているが、提案時の説明では、「周期延伸を行っても故障発生への影響はないと考えられる」「10日以上の周期延伸が可能であるという確証が得られた」と言うばかりで、具体的な調査結果は何ら示されていない。「今後の団体交渉のなかで明らかにする」とは言うものの、提案にあたって、具体的なデータなどを示さないこと自身が極めて不誠実な対応だといえる。

全検・要検も 周期延伸!

しかも延伸されるのは仕業検査ばかりではない。要検・全検の検査周期は、すでに先行して今年4月から次のように延伸されている。

▼ 11月22日

JR東日本が年末手当回答

11月22日、JR東日本は年末手当について、次のとおり回答した。

【支払額】 基準内賃金の3・15ヶ月

【支払日】 12月8日(金)以降準備でき次第

一方、JR貨物は未だ回答日すら明らかにしていない。貨物会社は、今春のベアゼロにつづき、経営危機を口実として超低額の抑え込みを強行しようとしている。断じて許せない。低額回答打破に向けて怒りの声を結集しよう!

JR貨物の超低額回答

打破! 緊急総決起集会

▼ 十一月二十七日(月) 正午

▼ 千葉機関区

▼ 全力で結集を!

(要検)	36ヶ月 → 48ヶ月
(全検)	72ヶ月 → 96ヶ月

こうした車両検査周期の大幅な延伸は、運転保安をないがしろにし、検修コストを徹底的に削減しようという検修部門の大合理化→要員削減攻撃だ。

運転保安は どうなるのか

これらの合理化攻撃が行われた場合、検修・構内業務に係わる要員削減数は二〇〇〇名規模になるであろうと考えられる。

検修職場に対しては、別に検修・構内業務の全面的な外注化攻撃が提案されている。先の外注化提案では、仕業検査業務と工場は、「委託可能な業務」から外されているが、全検・要検・仕業検査の周期延伸で、大幅な人員削減が強行されることになる。要するにJR東日本は、業務の外注化にとどまらず、検修部門全てにわたる抜本的な大合理化を強行しようとしているのだ。

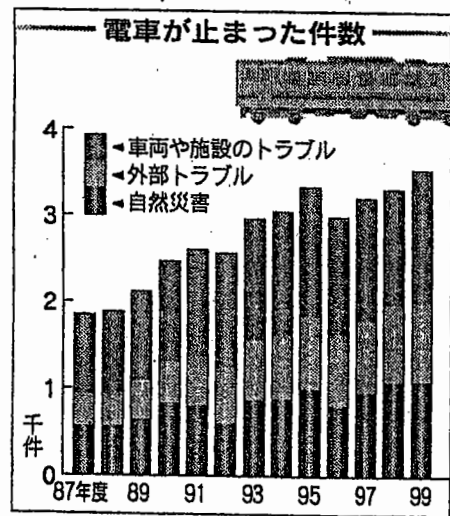
事故減っても 鉄道不通多く

自然災害や施設の故障などで電車が止まった件数は、昨年度、統計を取り始めた一九八七年度以来最高となった。鉄道事故が減少し、鉄道各社もトラブル対策を強化しているにもかかわらず、電車が止まった件数は増加傾向。背景には、運行の過密化がある。また、自然や自然災害が要因のケースも増え、同省は専門家に分析を依頼している。

昨年度、過去最多に

統計によると、九九年度に全国の事業者で電車の運転が休止したの三十分以上遅れた「運転障害」の件数は、前年度より二百二十七件多い三千五百二十六件。国鉄が民営化した八七年度の約二倍となった。脱線、衝突や踏切などの事故件数は前年度より十二件少ない九百三十七件で、年々減少している。その一方で、運転障害の件数は九五年度から九六年度にかけていったん減少したものの、近年は増加傾向を示している。

過密ダイヤ？ 自然災害？ 運輸省が説明へ



が車両や線路、電気施設の故障、人的ミスなど事業者側に起因するトラブルで、千五百三十二件に上る。人が線路内に立ち入ったり沿線で火災が発生するなど外部要因で発生するトラブルは九百五十五件で、残りの千九百九十九件が大雨や風、雷など自然災害。

件数が増加した背景として運輸省では、首都圏など都市部で民営化後にJRの運転本数が急増したことを指摘。運行の過密化で、いったんトラブルが発生すると大きな影響が出るようになった。ただ、この数年は運転本数の増加も頭打ちで、鉄道会社もトラブルの影響を最小限に抑える対策を取っているという。一方、運転障害の原因別に詳しくみると、例えば九八、九九年度は「水害」が増加。大雨による電車の停止は前年度とも四百件近く発生しており、九七年度に比べて百件程度増えている。また、自殺による運転障害は全国で年間五百件前後起きていたと見られ、JR中央線など頻発している路線では対策に躍起だ。ただ、九八年度から九九年度にかけては事業者側のトラブルも二百件近く増え、増加傾向の決定的要因は謎と見られる(同省)のが実情。同省では十一月にも鉄道事故調査委員会の委員らで構成する小委員会を開き、原因を分析する予定だ。

なるのか。こんな無謀な合理化攻撃を許すわけにはいかない。運輸省のまとめでも、昨年度災害や故障などで列車が止まった件数は分割・民営化以来最高となったことが報告されており、マスコミでも、

運輸障害に内訳で多いのが車両や線路、電気施設の故障、人的ミスなど事業者側に起因するトラブルで、千五百三十二件に上る。(日経/10/19)

等の報道がなされたばかりである。JRは、こうした事態に

に対して何ひとつ見解も実態も明らかにしようとせず、ただひたすら、検修部門や施設・電気・通信など、安全に深く係わる技術系統の職場を対象に、ただひたすら徹底した要員削減に突進しようとしているのだ。

分割・民営化以来の大合理化！

仕業検査は、一九八五年までは48時間周期で実施されていた。それが72時間に延伸されたのは、国鉄の分割・民営化の首切り要員を生みだすためであった。こ

のときに台車検査は廃止され、交番検査は60日から90日に、要部検査は24ヶ月から36ヶ月に、全般検査は48ヶ月から72ヶ月にそれぞれ延伸され、検修部門の膨大な要員削減が強行されたのである。

今回の提案は、分割・民営化に際して強行された検修大合理化に次ぐ、「第二の分割・民営化攻撃」と言うべき抜本的な大合理化だ。

検修・構内の全面外注化！検査周期延伸攻撃に対して、組織をあげた闘いを開始しよう。

貨物の年末手当超低額回答打破 動労千葉 緊急総決起集会

11月27日(月)正午 千葉機関区