



月刊 労働千葉

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)
鉄 電 千 葉 2 9 3 5 ・ 2 9 3 9 番
公 衆 0 4 3 (222) 7 2 0 7 / FAX. 0 4 3 (224) 7 1 9 7
ホ ー ム ペ ー ジ http : // www . d o r o - c h i b a . o r g /
E メ ー イ ル d o r o - c h i b a @ w w w . d o r o - c h i b a . o r g

2000.8.20. №358.

へ阻止外注化全面業務内修・検

職場からの反撃を開始しよう！

全ての組合員のみなさん！
検修・構内業務の全面的な外注化阻止に向けて、職場からの反撃に打ち上げられることを訴えま

す。
「表」は、現在の幕張電車区
の要員配置を示したもので、上
段の数字が標準数、カッコ内が
現在の員数を示したものである。
こうした要員配置になってい
る現場を、昨年JR東日本が
提案した検修・構内業務の外注
化提案（別表）に当てはめてみ
ると、最終的に「網かけ」の部
分が外注化され、残るのは事務
・技術管理、交検の一部（新型列
車）、機動班、仕業、派出検査
信号になる。しかし、残るとさ
れる職場についても現行のまま
ということはいえない。事務
や技術管理は、職場の人数や業
務量が減らされれば要員も少な
くなることは明らかだ。仕業や
派出検査についても、今年4月
以降、検査周期が72時間から6
日（輸送混乱時等は10日間）に
延伸されたことにより、要員削
減することは明らかで、12月に
予定されている次期ダイヤ改で千
葉支社は、派出要員などの削減
提案を行う方向にある。また、
機動班などの臨検対応について
も、消耗品交換等も含めて委託
されることから、大幅に削減と
なる。

電車区のほとん どを外注化

これまで日刊紙上においては、
保守部門の全面的な外注化のも
たらす影響、安全の崩壊等々に
ついてシリーズで明らかにして
きたが、今号では、検修・構内
業務が全面的に外注化された場
合、職場の実態がどのようにな
るのかを具体的にみることにす
る。

幕張電車区を例に上げて見て
みると、現在の標準数は、交検
・機動班27名、仕業検査44名、
弱電4名、転削3名、派出31名、
日勤予備4名、信号10名、技術
管理14名、事務5名となってお

り、標準数の合計142名となっ
ている。現在員では151名とな
っている。

こうしたことを勘案すると、
検修・構内業務の全面的な外注
化が強行された場合には、幕張
電車区として残るのは現在の半
数以下の要員規模になってしま
うと考えられる。
これは幕張電車区に限ったこ
とではない。習志野電車区、京
葉電車区なども同様の自体とな

ると考えられる。
これでどのように安全を確保
し、技術力を継承しようとい
うのだろうか。

「体がもたない」 との声が続出

千葉支社は、JR東労組が6
月13日に設備部門の妥結を行っ
たことから、1カ月にも満たな
い7月4日に提案を行ってきた。
しかし、検修・構内業務関係に
ついては、未だに支社段階の提
案をできない状態になっている。
その最大の問題が、シニア社員
をどのように確保するのかわか
らぬことにある。しかも、シニア
社員については、年金受給年齢
までしか再雇用されないという
条件がある。検修業務などは、

車両を覚えるだけで1年や2年
を要する業務で、やつと慣れた
と思ったら次のシニア社員に交
代しながら業務を行おうとい
うのだから、これ自体網渡りと言
わなければならぬ。

また、制輪子やディスクの交
換という重労働を60歳を過ぎた
シニア社員に行わせようとい
うことについては「とてもじゃな
いけど体がもたない」「真夏や
真冬はできない」との声がシ
ニア社員の中からも出ている状
況だ。
動労千葉は、こうした検修・
構内業務の外注化及び検修職
場をめぐる様々な問題点を集約し
申28号を発売した。職場からの
反撃を叩きつけ、団交を強化し
ながら検修・構内業務の外注化
阻止へ闘いぬこう！

幕張電車区

