



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)
鉄 電 千葉 2 9 3 5 ・ 2 9 3 9 番
公 衆 043(222)7207/FAX.043(224)7197
ホームページ http://www.doro-chiba.org/
Eメール doro-chiba@www.doro-chiba.org

2001.11.2 No 5394

事故につながる無謀な 要員削減を許すな

全ての組合員のみならず！
JR千葉支社は、今次「12月ダイ改正」において、検修関係職場において別表のとおり3名という大幅な要員削減を行うとしている。また、津田沼検査派出所を廃止し、新たに西船橋に検査派出所を設置（京葉電車区担当）するとしている。（これについては、年度末に実施予定）
千葉支社は今回のダイ改に際して、今年4月から、仕業検査周期が、2時間から6日間（災害等の異常時には最大2日間）に延伸されたことから、各検修区での仕業検査の業務量が減ったとして、仕業検査の要員削減を行うとしている。

これ以上の要員削減は、検修技術の崩壊招く

これまでの千葉支社は、新系列車両（209系、231系、217系）の導入による交番検査体制の見直しと称して交番検査の要員を大幅に削減し、現在では209系で5名、217系では7名という体制で交番検査が行われている。そして、今次ダイ改では仕業検査を大幅に削減するとしているのだ。
とくに現在の検修職場の要員需給の関係では、この間も明らかにしているように、51歳以上に圧倒的多数の労働者が集中している。これは、これまででも動労千葉がことある毎に求めてきた新規採用者の検修職場への配置という、根本的なことを会

社側が行ってこなかったことにより発生した重大な問題だ。しかもこの問題は、車両を検査・修繕するという鉄道固有の技術をどのように継承するのかという点でも大きな問題になっている。しかし、こうしたことには一切の責任はないと頼りきりをして、新たに仕業検査の要員削減を行おうとするなど、全く許すことのできない内容だ。

8名中1名の要員削減―どのよう に業務を回せ というのか

とくに、木更津支区の場合には、8名中1名を削減するという点では、どのように支区全体の検修作業を回せというのだろうか。現在でも、交番検査が発生した場合の要員をどのようにするのか、年休もとれなくなるという点で、支区の中は大問題になっているのだ。そして、今

12月ダイ改に 関する申し入れ

動労千葉申第1号
2001年10月12日

東日本旅客鉄道株式会社
千葉支社長 大川 博 士 殿

国鉄千葉動力車労働組合
執行委員長 田 中 康 宏

12月ダイ改に関する申し入れ（その1）

12月ダイ改について、仕業検査周期延伸に伴う検修職場の要員削減等に関して、下記のとおり申し入れるので、団体交渉により誠意をもって回答すること。

記

1. 仕業検査周期延伸以降の各検修関係区における仕業検査の作業実績等について、具体的に明らかにすること。
2. 下記の点について千葉支社の考え方を明らかにすること。
 - (1) 習志野電車区での8名の要員削減の根拠及び、本区における仕業検査業務の発生件数について具体的に明らかにすること。
また、今後の作業体制について明らかにすること。
 - (2) 幕張電車区での8名の要員削減の根拠及び、本区、派出所における仕業検査業務の発生件数について具体的に明らかにすること。
また、今後の作業体制について明らかにすること。
 - (3) 京葉電車区での2名の要員削減の根拠及び、本区、派出所における仕業検査業務の発生件数について具体的に明らかにすること。
また、今後の作業体制について明らかにすること。
 - (4) 木更津支区での1名の要員削減の根拠及び、支区、派出所における仕業検査業務の発生件数について具体的に明らかにすること。
また、検修業務が融合化されている状況の中で、今後の作業をどのように行おうとしているのか、千葉支社の考え方を明らかにすること。
3. 習志野電車区津田沼派出所を廃止し、西船橋に派出所検査を新設する理由について、具体的に明らかにすること。

―以 上―

回の要員削減計画では、1テ1日の派出・仕業の業務の内1日を削減し、泊りの要員1人で全てを行うことになることから、これまでのようにまともな作業など到底できるはずがないと言わなければならない。
気動車が老朽化し、故障が多くなっている中で、検修の技術力により毎日の運行が確保されているというのが現状だ。しかし、今後はどのように対応しようというのだろうか。仮に気動車の運行がストップした場合には、全ての責任は会社にあると言わなければならない。

さらに、津田沼派出所を廃止し、西船橋に検査派出所を新設するという点についても、様々な問題がある。

千葉支社は、京葉運輸区が武蔵野線に乗り入れることに伴い、京葉線と武蔵野線の派出対応を行うことと、総武線への対応も同時に行うという目的で設置するとしている。

しかし、西船橋の場合、直接京葉線に接していないことから、緊急時の対応に時間がかかること、総武快速線の対応については西船橋に停車しないことから、船橋などでの対応になるなど、複雑な対応をしなければならないなど、問題点が山積している状況だ。

車両技術分科会 が先頭に立つ！

動労千葉は、こうしたことから、千葉支社に対して別掲のとおり申し入れを行った。これに基づいて10月25日には第4回車両技術分科会常任委員会が開催され、職場での問題点を持ち寄り、今後職場及び交渉の場において徹底的な会社側を追究していくことなどを確認した。
ダイ改まであと1ヵ月。事故につながる無謀な要員削減の粉砕に向け、職場からの総決起体制を構築しよう。