



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

97.2.25 No. 4553

佐倉機関区廃止阻止へ

ストライキで闘おう!

「三月ダイ改」で 貨物本社と団交

動労総連連台申一 号交交渉 (2/18)

二月十八日、「九七・三ダイ改」について、動労総連台申第一号に関する団体交渉が、貨物本社との間で行なわれた。

申し入れ内容と回答は別紙のとおりだが、この交渉では、①佐倉機関区廃止計画の撤回、②技術段階解消にむけた新規採用者の検修職場配属の問題、③内勤運転士の助役代務に伴う手当の要求が争点となった。

「技術段階解消へ」 直営で教育を

組合 機関車検修を全面委託すると、社員の技術力の問題も出てくる。臨検対応もどうするか。検修教育の問題もあり直営で教育するシステムを考えるべきだ。

会社 全機関区を外注化はしていかないので、技術力の育成は行う。今ある全ての職場とは考えていない。

組合 機関車の外注化は初めてか。
会社 水島機関区(注・水島臨海鉄道)ではやっている。
組合 交検を行う中で技術力を養ってきた。理屈だけではうまくいかない。

会社 技術力についてはその職場で技術をマスターしてもら

うことになる。

組合 新規採用者の補充がなかなか行なわれない。技術は何年もかかって養っていくと考えている。今後どうなるか職場には不安がある。

会社 補充の数が少ないので姿が見えないだけではないか。主に大きな職場に集中して教育している。技術継承にはつながっていく。平成採全部の10%、一二〇名が検修部門になる。

組合 「六千人体制」ではどの位と考えているか。
会社 毎年二〜三百人位の新採で、20%位は検修部門と考えている。

「助役の代行には 見合った手当を」

組合 助役の体制が作れないことから交番係の対応となっているが、職務手当については助役の代行をすることから業務に見合った手当をつけるべきだ。助役と交番係の差は大きいので、仕事だけ与えるのはおかしい。

会社 助役と主任のあり方論になつてしまう。その境目はあまいであるが、職務手当は9項の考え方(助役代行)で

行いたい。
組合 特に指定するものと考えてもよいのではないか。
会社 会社としては考えていない。

組合 これは新しく出てきた問題だ。責任、安全確保について考え、列車運行がわかっている人の登用については理解できるが、助役代行でやるのだから手当として考えなければ、我々としては納得できない。現行の責任体制を考えれば、今後検討すべきだ。

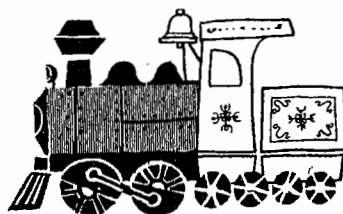
会社 金額論では違うが、職務手当をつけるのは当然だが、上のランクにいけば手当は上がっていく。主任が助役と同額だというのはおかしい。他で考える。

組合 責任論から言っても現場

が納得する体制にしなければ組合としても納得できない。金額六千円と三万円では大きく違う。当然金額にあった責任となり、仕事もやるということになる。

会社 今金額を出すとはいえないが、いろいろ考えている。

ダイ改まであと一ヵ月。佐倉機関区廃止基地統廃合阻止へ、九七春闘と結合してストライキで闘いぬこう。



動労総連台申第一号/「97・3ダイ改」等に関する申し入れ

申し入れ事項	回答及び見解
1. 安全と列車運行を確保する立場から、佐倉機関区の廃止計画を撤回し、定期検査を直営で実施するため検修基地として存続されたい。	○ 佐倉機関区の検修業務量は、現在11両であるが今回のダイヤ改正でさらに減少する。従って検修基地としての使命度は薄れてきており計画通り実施したい。
2. 技術段階解消と将来の安全確保のため、新規採用者を検修職場に配置されたい。	○ 新規採用の一部は検修職場にも配属しており、今後も需給及び本人の適正等を考慮し配置することとしている。また、技術継承については、教育の充実を図るなどにより対応したい。
3. 職務手当の第59条別表第13について、次のとおり改訂されたい。 (1) 番号2の(1)について 総合鉄道部長、駅長、区長、所長、支区長、助役及び交番担当として特に指定された者(助役の行なっている業務を遂行する場合) (2) 番号2の(2)、イ、ウ、エについて 各助役の次に、交番担当として特に指定された者(助役の行なっている業務を遂行する場合)を知る。	○ 現行どおりとしたい。