

東日本「メンテナンス近代化の推進」を提案 2・13 車両技術分科定期委員会へ

JR東日本は昨年末、「メンテナンス近代化の推進について」と題して、車両検査業務の全面的な合理化構想を提案してきた。その内容は、①「車両の変革」②「検査体系の変革」③「検査基地・設備の変革」④「車両管理システムの導入」等、全面的な大合理化提案である。

「新保全体系」?

例えば、「車両の変革」「検査体系の変革」の項目では、209系950代の投入等によって、メンテナンスフリー化、使い捨てを一層進めるとともに、新系列車両に統一された区所については、別掲のような「新保全体系」をH11年度から試行すること、全般検査・要部検査周期のさらなる延伸、仕業検査の線区の実態に応じた検討などが提案されている。

「新保全体系」は、消耗品等の交換以外は、基本的に六、八年間は一切車両の定期検査・修繕はしない、という考え方だ。新系列車両の投入にあたって会社は、団交の席上「壊れることはない」と豪語したが、実際は様々な故障が起きている。このように検査体系を解体してしまつたとき、列車の正常な運行は確保できるのか、安全はどうなるのか、深刻な事態が発生することは間違いない。

更なる周期延伸

また、従来車両についても、さらに検査周期を延伸しようとして

ているのだ。何度にもわたつて延伸され、あるいは省略されてしまつた定期検査をこれ以上延伸するというのは、しかも仕業検査については、「地域の実情に応じた検討」と称して、省略さえも検討されている。そうでなくとも、かつては考えられなかつたような車両故障が多発している。われわれはこのような車両検査体制の解体を断じて許すことはできない。これは運転保安の危機的状態をさらに加速させるものだ。

機械化・弾力化

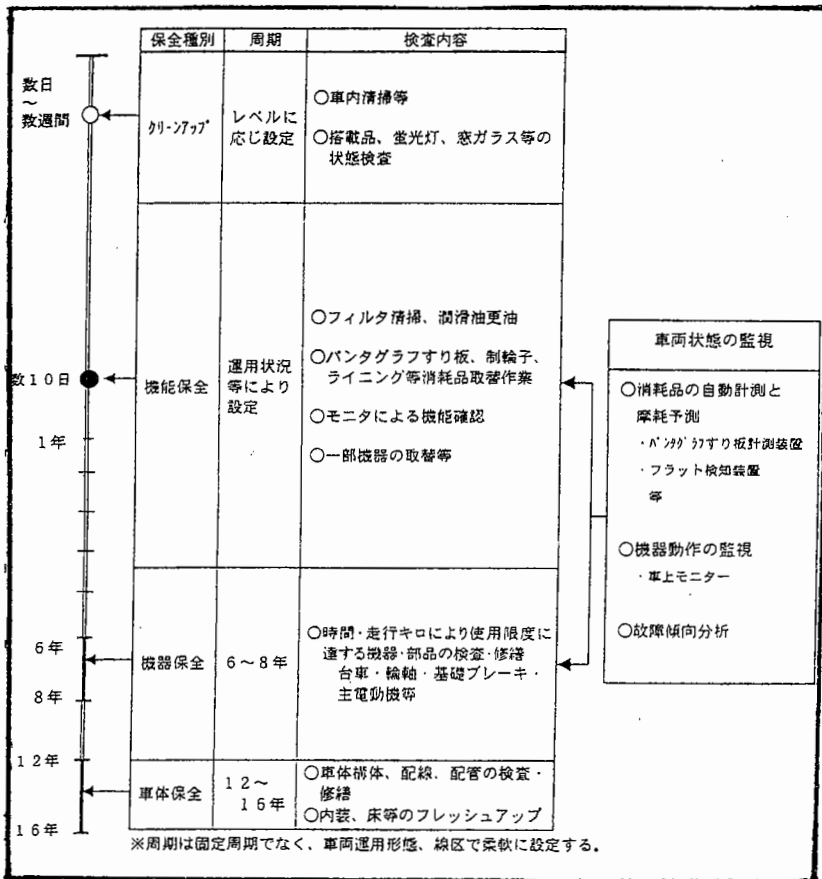
また、「検査基地・設備の変革」の項目では、工場の役割を車両の種別ごとに再編成していくこと、現場の検査基地では、車輪寸法測定装置やフラット検査装置、ディスクライニング取替機、自動倉庫、検査総合オフイス整備等による機械化・装置化や、「弾力的な要員運用が可能な作業体制の整備」等が提案されている。これも様々な問題を生むことは間違いない。例えば現在でも、パンすり板計測装置が導入されているが、何か故障があれば、パンタグラフの一点検等が指示されたりしているのが現状なのである。検査要員次から次へへと削減してしまつた場合、異常時の対応は全くできなくなってしまう。

どうするのか!

さらには、五年間でほぼ半分が退職年令に達してしまうとい

う深刻な年令構成、そして技術断層の拡大という状態が職場を覆う状態をどのようにうずめていくのかという一番大切な課題は何ひとつ盛り込まれていない。「辞める分だけ人を減らせ」というだけの発想に過ぎないのだ。この間、検査合理化は何度と

なく様々な考え方が提案され、そのたびに立ち消え、頓挫するということが繰り返されてきた。JR発足以来12年が経つ今も、今後の車両検査の基本的な考え方は何ひとつ確立されていないと言つても過言ではない。新たな検査合理化提案を粉砕しよう。



検査職場をめぐる状況は、度重なる大合理化、検査周期の延伸等で今年度、運転無事故の日

ちやくちやな攻撃がかけられています。

は、わずか二日しかなく、国鉄時代には到底考えられなかつた車両故障が相次いで発生しています。車両故障事故の責任を責任を業務上の「ミス」を理由として処分が検査職員にかけられています。また勤務時間中に「ケガ」をして病院に行くと(労災に上げない軽いケガ)その時間を賃金カットするという、め

JRになって、未だ二等級の者、予科生で運転士に登用されない者、強制配転されている者など、あらゆる「分割・民営化」の問題点が検査職場に、はびこっています。

あらゆる攻撃に立ち向かい、反撃していくために、第一〇回車・技分科定期委員会に全力で結果しよう! 検査職場から総決起する方針を確立しよう!