結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

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（動力車会館）
電話 （鉄電） 千葉 2935・2939番
（公） 043（222）7207番

99.4.5 No.4944

申8号交渉 255系の大修が幕張で発生

新形式車両の教育・体制の確立を

二月二四日及び三月四日、幕張電車区において二五五系車両のモーター及び車軸交換作業が発生した。

二五五系車両については、新規投入時から、部品等の交換は区処で一切発生しないことを前提にしていたため作業方法及び要員体制等について全く基準を決めていなかった。しかし、二月になってモーター交換が発生し、三月にも車軸交換が発生して大修作業で対応している。

しかし、大修作業は、以前は委託業務とされていたものがこの間は直営で行なわれているなど、作業区分について曖昧にされてきた。

しかも、一度も二五五系車両の交換作業を行なったこともなく、また要員体制も決まっていないなかで、何の教育も行なわずにただ大船工場から作業担当者を同行して作業を見せるだけで今後も同様の作業を行なわせようというのである。

動労千葉は、こうした幕張電車区で発生した事態について、現場で発生するはずのない作業を幕張電車区で行なう理由、直営と民託の作業区分の明確化、今後予想される交換作業等の発生頻度などの解明を求めて申八号を発出し、三月一八日、千葉支社と団体交渉を行なった。

団交の概要は以下のとおり。

今後も区処対応

組合 二五五系車両のモーター交換や車軸交換については、団交の経過の中でも現場で発生するはずのない作業だった。なぜ作業が発生したのか。

会社 今回の二五五系車両のモーター交換は、メーカーで実施している非分解走行性能調査の最終的な調査のために実施したものである。また、車軸交換については、フランジの直磨によるものである。

組 なぜ幕張で交換なのか。この間の団交の経緯の中でも、新形式車両については、区処での部品交換等は発生しないという話だった。

会 二五五系に搭載されているMT六七型モーターは二〇〇万キロを非分解走行可能だ。これまで三〇万キロ、六五万キロ、一三〇万キロで調査を行った。今回は、車両の運用及び区の技術力・知識度を高めることを目的に行なった。

組 二〇〇万キロ時の交換はどこで行なうのか。また、この調査は、検査周期の延伸を目的としたものではないのか。

会 今のところ二〇〇万キロ時の交換がどこで発生するかは分からないが、現在のところ区処で対応することで考えている。

教育が必要だ！

組 教育の目的があるならば組合に説明があって当り前だ。車軸についても、内房や外房は回生ブレーキが利かないためにすぐ直磨になり、相当数の車軸交換が発生すると考えられる。その時はモーターを外さなければできない。

会 途中での交換はあり得ると考えている。

組 それならば投入時にきちんと教育を行なうべきだ。壊れないことを前提にしているからまともな教育も行なわれていないのが実情だ。

会 今回は、最初だったので大船から来てもらい実地教育的に作業を行なったが、四月に品質保障工程（プログラム）が出来上がる予定となっている。

六名では無理！

組 要員はどのように考えているのか。

会 現在の体制（六名）で対応可能だと考えている。

組 ジャッキアップ時の対応や降ろすときの空気バネのベローズ合わせも含め九名必要だ。大船から来た作業員も幕張の要員では無理だと言っていた。

会 工場と区の作業の差による人数の違いだと思う。

組 一八三系よりも部品が倍もあるため、六人体制で二日の工程で作業が終了しなかった場合はどうするのか。

会 一回作った品質保証工程が全てだとは考えていない。

組 工程図については、現場にも裁量を与えて、余裕を持たせて作るべきだ。

会 工程図については、作成後現場の意見を聞いてさらに作るようにしていきたい。

区分を明確に！

組 大修作業について、本来は民託作業のはずだが、この間作業区分が曖昧になっているがどのように考えているのか。

会 大修作業については、今のところ暫定的に直営で行なっている。

組 区分について、例えばホース交換など細かな部分も含めて改めて明確にする必要がある。

会 現場で直営と民託の作業区分が分かっていないならば、契約に基づいて指導するようにしたい。

一旦行なった回答を撤回

この他に、新たに構内に降りた運転士の訓練の関係では、**本人が不安を訴えた場合は、見習いを延ばしたり、添乗指導も行ない、少なくとも本人の不安を取りのぞくように現場長に指導する**ことを確認した。

また、運転士から強制配転された者の構内運転担当については、団交の席上で**「運転士免許を有し、教育が終了すれば現場の判断で運用を行い乗ることはできる」**と回答していた。

しかし、この回答について千葉支社はして**「撤回する」**との態度を明らかにしてきた。

このことは、強制配転者や運転士の資格をもっている仲間たちには一切ハンドルを握らせないという、露骨な労務政策のシバリがここまで及んでいることを物語っている。

春闘第二波ストを貫徹した団結力で不当なJRとJR総連革マルの結託体制を打倒しよう。