

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 動力労千葉

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

2000.3.10 No. 5099

車両技術分科 定期委員会開催

怒れ! 検修職場!



第11回車両技術分科会定期委員会

三月四日、本部会議室に於いて、第十一回車両技術分科会定期委員会が開催された。

今、検修職場の取り組みべき課題は非常に重要だ。二〇年に及ぶ新期採用の停止による技術力の継承の問題、検査修繕方法の省略や作業工程や責任体制の未確立、外注化等々、JR当局は列車の安全を省みず、闇雲に要員削減を進めてきた。更に、また検査周期の延伸が行なわれようとするなど、まともな保守など不可能と言わざるをえない所まで行き着いてしまった。

職場の深刻な現状

について活発な議論

委員会は、田中副会長の司会で開催され、議長に赤羽根委員を選出し、議事は進められた。佐藤会長、田中書記長の挨拶を受けた後、高橋副会長より経過報告、方針の提起を受け質疑へと入った。発言は、検修職場の危機的とも言える現状から怒りに満ち、且つ深刻な問題が相次いで出された。

▲主な発言▼

① 新型車両の交検などの要員が足りない。教育もほとんどな

されていない。

② 主任職もほとんどいない中、車両係にまで交検の総括責任者をさせるなどあまりにもいい加減だ。当局にも定められた職責があるはずではないか。

③ 各派出は夜間一人体制の所が多く負担が大きい。また臨時の作業検査をホームで行う時など『片側だけみる』と言って来るがそんなことでもいいのか。

等々であった。

◆一九九九年役員体制◆

役職	氏名	職名	支部
会長	佐藤 博	車技	キサ
副 "	田中 龍美	" "	チキ
事務長	星 和信	" "	マリ
常任顧問	山本 茂雄	" "	チキ
" "	渡辺 敏博	" "	タテ
" "	渡辺 敏博	" "	ツヌ
" "	嶋田 喜彦	" "	ケヨ
" "	川村 雅巳	" "	マリ
" "	小柴 将美	" "	キサ
会計監	鈴木 嘉夫	車技	キサ
" "	半田 幸夫	" "	マリ

検修職場の現実

技術継承も、責任体制も

全てが放棄されている

JRが発足してから13年間、検修職場は、辻つま合わせの要員削減だけが次々と襲いかかる状況のなかで、全く無為無策のうちに置かれてきた。

●技術継承の崩壊

何よりも一切の問題の基礎にあるのは、すでに20年もの間、新規採用者が配置されないというおどろくべき状況だ。検修職場の将来展望も全く示されていない。この何年かようやく新採や中途採用が配置されるようにはなっているが、それも千葉支社管内全体で年に3人とか5人とかという人数に過ぎない。20年に及ぶ技術断層はもはや取り返しようにもないものだ。

●責任体制の解体

しかし問題はそればかりではない。そもそも日々の検修作業の責任体制すらなくされてしまっている。検修作業にあたる一人ひとりの労働者の努力だけにまかされているのが現実だ。

例えば交番検査だが、「主任」という名前だけで、国鉄時代の検査長にあたる者は配置されているが、その主任が責任をもってチェックすべき箇所すら何ひとつ定められていない。団交でも回答できず、「今後検討する」という状態だ。

●逆さまの現実

しかも現場では、徹底した昇進差別によって、動力千葉や国労組合員には主任職が全くいなくなっている。その結果、就業規則上の指揮命令系統図からいっても、本来主任職が責任をもたなければならぬはずの検修当直や、検修指導や交番検査主任に技術係が配置され、責任をもたされているのだ。車両職や技術職の動力千葉の組合員が、東労組だというだけで主任職になった者に仕事を教え、作業の指示をするという全く逆さの現実が生まれているのである。

しかも助役・管理者すら、かつてのように仕事を知っている者は数えるほどだ。

●作業工程すらない

また、新形式車両の大修作業などは、作業工程すらできていないのが現実だ。これも、一年前の団交で「作成する」と答えておきながら、一年たっても「作業はあまり進んでいない」という状態である。

●怒りの声をあげよう

以上は水山一角に過ぎない。しかしこれが職場の現実だ。まさに検修職場は、異常な労務政策と当局の無為無策のうちに捨て置かれていっていると言っても過言ではない。怒りの声をあげよう。怒れ! 検修の仲間たち。