

# 35万人体制乗務効率アップ攻撃を我が力でつぎ崩してやろぞ!

座談会

館山支部 電車運転士

出席者	
Aさん	(51才)
Bさん	(49才)
Cさん	(46才)
Dさん	(37才)
Eさん	(34才)
Fさん	(36才)
Gさん	(36才)

## 内房線運転保安闘争をねばり強く闘つて 館山支部を訪ねて 上

「35万人体制」合理化攻撃はいよいよ本格的段階に入りつつある。乗務効率アップ攻撃はその中心軸の一つとして既に東京三局では提案されてきている。あらゆる分野のうち続く合理化攻撃の総決算として我々運転職場に「危険運転」が強要される。このすさまじい合理化攻撃をどうやってはね返していくのか、当局の合理化計画をこちらから先制的につぎ崩す闘いが求められている。動労千葉第3回定期大会(79年12月・館山)がうち出した「35万人体制」をつぎ崩す戦略・方針の最先端をにあって館山・千葉運転区・勝浦の三支部を中心に、「第2次反合・運転保安闘争」が現在長期強靱に闘いつづけられている。「日刊」編集委員会は、2月1日その重鎮、内房線の要II館山支部を訪ね、毎日ハンドルを握って闘っておられる乗務員の方々に座談会をもつていただいた。

### (一) 深刻な線路(路盤)の悪化

● 「規定速度」以下でも相当の揺れ

〔編集委員〕 お忙しい所をどうもごくろう様です。実はこちらに来る時に、特急の運転席に添乗させてもらいました。たしかに相当多くの箇所激しい揺れがありました。乗務員の方が「ここは85km/h指定の所なんだけど、今、組合の方で安全運転箇所指定して75km/hに落して走っているけど、それでも相当揺れるだろう」といわれたんですが、なるほどそうだと感じました。毎日ハンドルを握っている立場から、内房線の線路悪化の実態などについてお聞きしたいと思います。

〔運転士Aさん〕 毎回毎回指摘して、直させてもその場しのぎで当局が抜本対策をとらないでいる積み重ねだね。

〔運転士Gさん〕 最近は運転していて保線作業をあまり見かけなくなりましたもんね。徐行区間にしても、いつどんな風に修理したのかもわからない位で、いつの間にか「徐行解除」になったりする。雨が降るとすぐまたグチグチになる。

〔運転士Dさん〕 道床そのものももうだめなんだよ。(全員から「そうだ、そうだ」の声)

● 「基準運転」なんて忘れちゃろよ!

〔運転士Aさん〕 当局は何でもかんでも「徐行」にしてすませているけど、それよりすぐ直せばいいんだ。「徐行板」だけおっ立てて何ヶ月もおっぼらかしている。実際に保修工事のための徐行期間というのはほんのちょこっとなんだよね。

〔編集委員〕 内房線の

〔運転士Dさん〕 とにかく「徐行区間」が多すぎるヨ。(全員「そうだ」の声) 普通の3倍ぐらいノッチ・ブレーキ操作が必要なんだ。

〔運転士Gさん〕 俺も最近考えただけど、以前は館山く那古間は1回ノッチを入れたらそれよかったんだよね。今はそうはゆかない。こんなに徐行箇所が増えてくると「基準運転」てやつを忘れちゃろよなあ。(笑)

〔運転士Dさん〕 1年も2年も同じ箇所の徐行がくり返されるとね、そこへ行くとき自然に手がブレーキの方へ行っちゃう。(笑)

〔運転士Eさん〕 結局、保線や施設関係を合理化、合理化とやってきた結果からそうなっちゃうんだよね。当局もわかっていて対策とらない。

● 乗務員の運転実感からかけ離れた当局の処置

〔編集委員〕 当局のやる徐行区間の設定なんです。乗務員の運転実感からどうですか。

〔運転士Aさん〕 たまに軌道検測車かなんかを走らせてやってるんだらう。

〔運転士Dさん〕 そう、あれが走ったあと徐行指定がゴソッと増えるんだよね。あの検測車もね、規定の運転時分で走って見ればね、線路の悪さははっきり出るよ。たしか、50km/h位で走ってやってみたいんだけど。あれじゃ実際の乗務員の実感というのはわからないんじゃないか。

〔全員〕 わかんない、わかんない。速度が上るとずい分ちがうもの。

### (二) 直線コースで「踏切が見えない!」

〔編集委員〕 裏へ続く