

争い保安転運反合 追いつめる当局とわじわじわ

第2次

座談会

座談会出席者

館山支部 電車運転士 Aさん(51才)



『日刊』第三四三三号・二月六日号へ上りより続く

「35万人体制をつき崩す闘い」の最前線＝館山支部を訪ねて(下)

④ 〃 当局の考え方が根本的にまちがってるヨ〃

Bさん 当局の考え方が根本的にまちがってるんですよ。われわれの方、組合の方が要求を出してはじめてシブシブやる。それも後手後手に……。それも「安全輸送」は、当局の「業務上の責任」でしょう。ことわっておきますがわれわれは生命の問題として言うてるんですよ、金の損得勘定じゃない。それを、こちらがああやってくれ、こうやってくれない。対策をとらないような当局の現状ですよ。そしてその分だけが、乗務員の苦労にはねかえってくる。毎日神経すりへらすわけです。

① たとえばー無人駅で……

Dさん そうなんだ。たとえば無人駅でネ、ほら那古と江見だっけーあれ駅の人べらしだけじゃなくてネ、無人化されて以降、あの近辺から線路まで、ホームの端だとか真中だとか、好き勝手な所から皆んな出入りする訳だよ。あれ、ものすごく危険なんだ。

Gさん これも運転士に気をつける、とくる訳だ、当局は。

② たとえばー雨が降れば……

Cさん 去年の15号台風の時だっけかな、初電が走って倒れていた木にぶつかった。で、乗務員が当局に連絡したら、返事は「保険が居ません、運転士さん何とかありませんか」ってんだ。

80.2.13 No. 349

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
〔鉄電〕二二五八〇九・公衆電話七二七〇七

どう考えてみたって逆だよな。

Dさん 現に雨、風がきつくて、台風だ、という事ならネ、当然そんなこと予想されることなんだ。保険要員を当然配置しなきゃならないヨ。巡回の体制もとれないよね、今は……。

Cさん 運転士は、架線見て、レール見て、それに遠方注意で、こうやって走らにゃならん……。

Gさん それだけじゃダメ！ 上見て、下見て、前方注意で、ぐるっと横をながめまわして走れ、と。ついでに駅で乗客の誘導までさせられたりして……。(笑)

Cさん おまけに、線路を片づけながら……なんちゃって……。(笑)

Dさん だから今は、規定の速度では走れない、ということですよネ。相当落さないと身の安全も自信もてない。

⑤ 〃 要するにネ、全部の「ツケ」が、われわれの所にまわってくるんだ〃

① 保険・電気その他もろもろの合理化の総決算

八人べらし

Aさん 昔はネ、各線路班が各駅にいて競うように自分の受けもち区域を手入れしてた。巡回もよくやりましたネ。

Bさん いやア、昔に比べると雲泥の差ですよ！問題にならないですよ。元はネ、犬走りまで草なかつたですからね、今はキロポストまで埋もれちゃってるからね。バランスなんかもネ、昔はふつたですよ。あの網を斜めに立てかけておいて、バラスを叩きかけてネ泥をふるい落とすやつ……。

Aさん 最近では、バラスを突いているのさえ見かけないものなア。

Bさん もちろん今でもやってる人たちは一所懸命やってるんだらうとは思いますが、なんせ極端に人が居ないことは確かですよ。ましてや一番必要な災害時や雨の時なんか人手でなくちゃできない性格のものがいっぱいある。

Gさん 架線の点検なんかも、今はときどき検査長みたいな人が運転席に添乗して、走りながらこーやって下からながめているみたいなんだけどーあんなんでもちゃんとわかるのかなア。

Cさん 結局、「人べらし」が先行しているんだヨナ。少々やっただけでもおっつかないから、意欲だつてわかなくなりすよ。

△外注化▽

Aさん やり方だつてネ、検査長がこうやって叩

裏へ続く

これ以上の合理化は、もう絶対にやらせないぞ!

長期の内房線才2次反合運転保安闘争を闘う館山支部組合員の声

館山運転区当局の「徐行掲示板」

「徐行期間」54年3月〜55年3月、などという札も有る。当局の「運転保安」精神は、どういう構造で配置される。そのうち六月、二年……と

区間	種別	速度	備考
上飯沼-17回	上飯沼	45	SR 336
1861	佐野上飯沼	45	SR 346
191	長井-20回	75	下
191	長井-20回	75	上
191	長井-20回	75	下
191	長井-20回	75	上
191	長井-20回	75	下
191	長井-20回	75	上
191	長井-20回	75	下

表より続く

いて、悪い所を報告するですよ。ここが悪いとわかっていても部下が居ないから、修す人が居ない。結局、局にあげてまともておいて、忘れたころ、報告の多そうな所をよって、たまに「外注」にかけて、短時間でダーッとやっつけてしまおうとするから、全くいいかげんになってしまふ。

②車両検修基地統廃合の「ツケ」

Cさん この前だつてネ「こわれた電車を幕張までもって行ってくれ」っていうんですよ。まいたヨ。運転士にしてみりゃさ、館山から幕張までトコトコと前見ながら、脇見ながら、それでもって車ぶっこわれりやせんかって気がつかいながらネ……これじゃ身体もたないよ。

Gさん おまけに架線見る、レール見て走れダ……。(笑)

③動力近代化の「ツケ」

Gさん レールにしたってね考えてみりゃあ使用度は3倍、4倍だもんネ。気動車のころは3両だつたつて、電車は今6両で、ダイヤも2倍位になっているでしょう。

Cさん 悪くならない方がおかしいよ。

Aさん 本当に逆なんですヨネ。今の方が線路によけいに手を入れなきゃならないのに、どんどん手をぬいている。

(六)『ビールの飲める特急にしろ』

——さしあたりネ……』

①最低限「特急」の時間見直しは直ちにやれ!

Cさん さしあたっての現実的問題は、やっぱり特急・急行の速度問題だよネ。揺れがひどくて、車内でビールが飲めないって文句をいわれる。

編集委員 今は当局のはどういいう速度指定ですか?

Eさん 特急は千葉〜君津間が95 Km/Hで、君津〜館山は85 Km/Hという事になっている。

編集委員 今内房線で実施している第二次運転保

安闘争では、大体どういう風にやっているんですか?

Dさん 当局の徐行指定の他に組合側で指定して自分で「安全だと思ふ速度」にまで落して走る「組合徐行闘争」が中心です。大体皆んな 10 Km/H ぐらい落しているみたいです。時間帯にもよるけど、千葉まで走って特急が10〜15分位遅れるかねエ。

Gさん スピードを落してもネ、揺れそのものは変わらない。速ければ「ガッン」とすごいショックで揺れるけど、遅いと「ゆら〜」とくる。ただ運転している立場からいうとこの二つでは安心感がすごくちがうことはたしかだ。

②コマ化するな!当局よ、責任転嫁は許さない

Gさん ダイヤの見直しをさせられるかどうかというのは結局館山の皆んながサ、一人一人今度の闘いをよく位置づけて、キチンと遅らせるべき所を遅らせて実績をつきつけてゆずらないという事がカギだと思ふんだ。

Bさん それに「制御駅」での遅れの発着時分をはつきりさせて局に上げさせようよ。あそこで局のやろうは問題をはぐらかしている事ははつきりしているんだ。

③「35万人」運用合理化なんてトンデモない!

Aさん もちろんわれわれだつて好きで遅らせてる訳じゃない。客から文句言われたり、退区が遅れたり、それなりに疲れるですよ。だけども、これはもうゆずれない最低限ギリギリの自衛闘争なんだ。当局の論理でいっても「線路の危険状態」は認めざるを得ないんだが、それでいて保線要員・予算は出せません、もっと人を減します、「35万人」なんだから……こんな虫のいい事は通りませんよ。「35万人体制」は返上していただかなくちやならない。

Gさん 当局もネ、運転職場合理化をすごく狙っていると思う。全体的にスピードアップ・ロングラン・実ハンドル時間延長で「乗務効率アップ」をかける方針を出している。だからこそ我々は生命と権利を守るといふ、原点に立って、「スピードダウン即ち運転時間見直し」をあくまで闘い続けることが非常に大きな意味をもってくると思う。「35万人体制」をつき崩す、という展望をつかめると思うよ。

Bさん 外房線での第一次運転保安闘争も長期闘争でねばりぬいて勝った訳だ。われわれ館山も一人一人のガンバリをよせ合せて、しぶとく最後まで闘っていきたいと思います。

編集委員 それでは、今日は大変貴重なお話をありがとうございました。とてもやりがいのある大きな展望かけた闘いだ、という事がよくわかりました。お互いに頑張っていきたいと思ふます。ありがとうございました。(おわり)