



月刊 労働千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.6.3 No. 3403

安全は どこへ?

津田沼

NO. 3

東中野事故の後で当局は、“全ての責任は運転士のミス”なんて言いながら、実際には運転時分を延ばしている。しかも、評価時分を延ばしたらスピードアップが事故の原因だったことを認めちゃうことになるから、幾つかの駅でタレをつくった。やる事が全て責任のがれでインチキだ。運転士に全部責任を押しつけてこんなことやっておきながら、当時の区長はすぐ支社に栄転、今度は高崎の人事課長だし、“赤信号でも進め”と指示した河野は本社に栄転しているんだから開いた口がふさがらない。

全てが責任のがれだけ

業務移管で仕業は×チャクチャ

業務移管に続く業務移管で、仕業の渡りがとにかく悪い。津田沼の仕業をみれば、結局労働千葉潰しのためだけに業務移管をしたことがよくわかる。中野の方が寝る時間も一時間くらい多いし、途中の時間もとってある。

デタラメなダイヤ!

いまでも、ダイヤの作り方は全くデタラメだ。上りB速で、千葉-津田沼間15分10秒では入らない。特に103系は到底無理だ。新宿-中野間も運転時分が無理。しかも、新宿駅は山手線を必ず先発させ、都庁移転でお客も増えている無理がある。千葉駅では、下りがきてから上りが出るまで30秒なんていうのが増えた。ダイヤ改前までは、だいたい2分くらいはあった。1番に入ると、2番から出るときは、下り列車がちょっと遅ればひっかかちゃう。何でこんなスジを引くのかわからない。要するにウデが悪い。列車運行や乗務員のことなんか何も考えないでスジを引いている。

前方注視など関係なく...

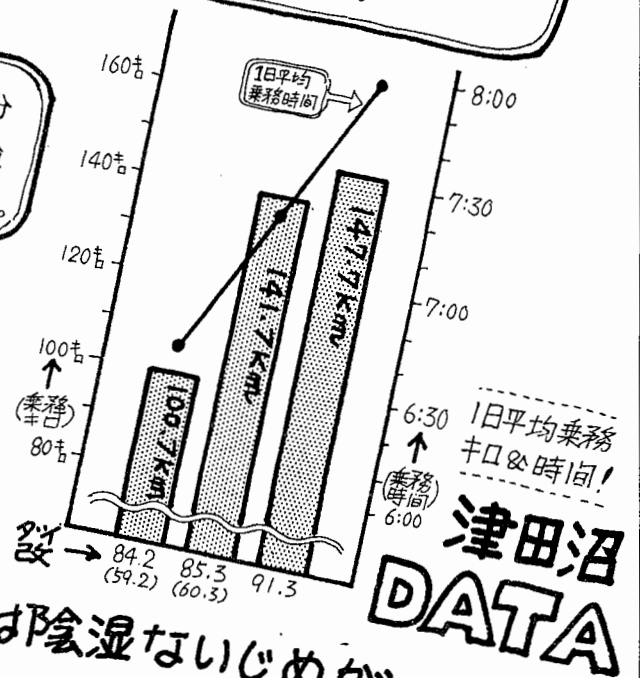
無線一本で順序変更や運転変更など指示されることがとにかく頻繁にある。運転しながら無線を受けて筆記しなければならない状態だ。指令もそんなことと当然だ、という感じで言ってくる。ひどいときは、車掌にも伝えるなんて命令される。ハンドルから手を離していた、前方を注視していなかった、なんて処分するくせに、ヒドイもんだ。実際グリーンカウンターには、運転士が前も見ないで何か書いていた、なんて苦情がきているらしい。

確実な出区点検をやれと言ったって

西船橋駅留めの仕事の作業時分が、以前は10分とってあったのが、ダイヤ改以降5分に切りぢめられた。こんなことをしておきながら、点呼のときには、確実な出区点検を行なえと言われる。とにかく言っていることとやっていることが違いすぎて頭にくる。

全てが点数かせぎとゴマすり

枠内訓練も、「応急措置協議会」などと言って点数をつけるなど、本来の趣旨と全く違うことをやっている。しかも、幾つかの班にわけて、班長に助け役をつけて、点数を競いあわせて賞品まで配ったり、安全なんかそっちのけで、あらゆる事が点数かせぎとゴマすりになるように仕向けられている。



職場では陰湿ないじめが

指導員に鉄産労の人がいたんだけど、ダイヤ改でJR総連の組合員を大量に転動させてきてからは、仕事もまともにやらせないとか、陰険・陰湿ないじめが徹底的にやられたらしい。結局鉄産労を脱退しちゃったけど。

