



千葉労働動向

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

91.6.12 No. 3408

職場の怒りの声!

休息する場所もない

夕方の十七時頃仕事が終って、翌朝三時、四時に早出勤する運転士は、畳の部屋があるのに鍵をかけられ、テレビは「禁止」され、ベッドへ入るまでの間、近くの喫茶店へ行ったり、パチンコ屋へ行ったりしている。「何が人間尊重だ」とみんな言っている。

乗務員の仕事は「行った先」で泊まることが多いのは三〇年も勤めていれば分かるし、そのことで文句を言うつもりはない。しかし一番泊まることの多い自区で、庁舎の改装をして、区長や助役のいすや机ばかり立派にして、運転士の居る場所が無くされてしまったことには心底腹が立った。

これが「風土改革」の実態

成田エクスプレスの運転によって、総武成田線の全列車が、無理なスピードアップを強制され、とりわけ、成田〜千葉間は定時で走れない時刻設定が多くされており、各停から特急まで全部危険だ。

JRの列車は全て危険

「九一・三」での無茶苦茶なやり方や、区長等の責任を全部下部におしかぶせるやり方を見てみると、いつ自分の運転する列車がそのような事故に遭遇してもおかしくないような気がしてくる。信楽の新型式車両のスクラップ化された凄惨な状況を見てゾッとした。エクスプレスで一三〇キロ運転している時に踏切事故をすれば、まちがいなく自分も死ぬんだなと思いつつながら乗務している。

身近に迫る事故の危機 安心して乗務できる日はない

信楽事故は他人事ではない

信楽事故は他人事でない。あの事故は国鉄分割・民営化が最大の原因だと皆が思っている。東中野事故の責任を全部運転士に押しつけ、会社の責任を「世界安全会議」などというお祭りさわぎでチョロマカそうとするから、このような事故があつとを絶たないのだ。

「人間尊重企業」 など存在しない

社長から末端職制まで、管理者だけが責任逃がれと労働者いじめにウツツを抜かしている会社に、「人間尊重」なんて定着するはずがない。

エクスプレスは講習の時しか車両を見ていないし、ハンドル訓練もまともにやらせないで、いきなりお客を乗せて走れ、というやり方をした。何が「人間尊重」企業だ。

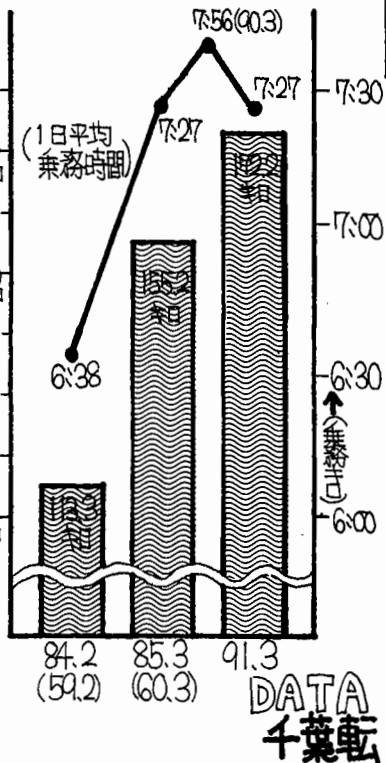
訓練もまともにやらないJR

「九一・三ダイ改」の時、佐倉駅の構内など(注・「ダイ改」で線路・信号など大幅に変更になった)紙切れ一枚(机上訓練)だけに入っていた。佐倉駅での快速列車の分割・併合の作業手順、佐倉電留線の訓練が充分にやられていなかったことなど問題が多い。

会社側だけが 自己満足している

JRになって、幹部連中のブラックユーモアみたいな自己満足だけが「走って」おり、運転士やその他現場で働く人が「困る」と思うことだけが、マンガチックなままで、押し付けられている。

(千葉転編) 安全はどこへ? NO.5



まごころをこめて サービスって何だ!

また乗客にしても、あらゆる事が「自動化」され、ラッシュ時にホームに駅員もいないような状態で「お客様」とだけ言われても、決して大事にされているとは思わないだろう。