



千葉労働新聞

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

92.8.10 No.3640

設定ミス! 連続4時間を超える

千葉支社 千葉運転区を体験して

大卒新入社員が現場体験して

これは、大卒新入社員が千葉運転区で現場体験をした後に書かれた感想の一部だ。将来の幹部候補生として採用された学士であっても現在の職場の歪んだ姿に触れて、このような率直な意見を提出した。しかしそれにしては、これを見て思うことは、いつも上だけを見て仕事をし、下に向かつては命令することしか知らない現場や支社の管理者の姿である。彼らはすでに、このようなあたりまえの感覚すら、ひとかけらもなくしてしまっている。大変な「意識改革」をとげたものである。

★「多くの人間の命を預かり、又時には自分の命や責任をかけるなければならない職種なのに仕事に対する評価が低い」
★「運転士は神経を使い続けるので、詰所や休憩所等もつくつる設備を整える」と良い」
★「管理者と運転士の関係が教師と生徒の関係みたいで信頼関係がない」
★「運転士との話しのなかでアゴヒモ・カーテンの話が出た。単なるアゴヒモをかけるかけないの問題ではなく組合関係の象徴であると思う」

また、次のような意見も書かれていた。
「仕事に対する人たが低いな」
「信頼関係がない」
「組合に魅力がない人間が多かった」
「最初組合も違うし全く話しをしてくれないかと思っただけ、気さくな方が多く、会社についてだけでなく千葉について国鉄時代の話しなどいろいろ聞けて参考になった」

これなどはたぶん、「千葉運転区という職場は千葉動力が多くてとんでもない所だ」とさんざん吹き込まれて来たが、実際にみるとそんなことはなかった、みんな魅力的で気さくな人たちだった、しかも会社のことだけでなく色々な話しが聞けて良かった、ということであろう。

安全は「お題目」に 再び第一の争点へ

千葉支社は、七月二三日、成田空港B駅の開業にあわせて、本年十二月にダイ改を実施することを明らかにしてきた。団交のなかでは、「接続などで大きな変更はない」「増発があるかどうかは現段階ではまだわからない」と説明している。

しかし、現場ですでに、総武緩行線をラッシュ時間帯に増発し、現在の二分三〇秒ヘッドを二分一〇秒ヘッドにするということが語られている。また、「まだ決まっていない」「検討中」などと称して、具体的な内容を一切明らかにしないまま安全を無視した無謀な合理化攻撃が進められているのである。

東中野事故から三年半、平野運転士と乗客の尊い生命を奪いながらその責任を一切とることもなかったJRは、二分一〇秒ヘッドの運行などと言って、また再び第二の東中野事故に向けて突っ走りはじめた。今のJRにはもはや、「安全は輸送業務の最大の使命」という言葉は通用しなくなっている。採算性がそが最大の使命となり、「安全」は単なる「お題目」にすぎなくなってしまうのである。