



月刊 千葉労働動力

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

94.6.20 No. 4011

この現実！ エリを正せ！

JR千葉支社では、何ひとつ現場への周知や教育が行なわれないまま、運転取り扱いに関する事項が変更されるような事態が相次いでいる。例えば次のとおりである。

掲示もなかつた 代用閉そく問題

以前にも報じたとおり、JR当局は、この四月一日から、「代用閉そくを施行しない区間」を指定した。理由は、「無人駅や委託駅が多く、代用閉そく施行のための要員手配ができない」からだというのだ。次々と駅の無人化や夜間無人化を強行し、当然の帰結として異常時対応が不可能となるよう



な体制を自ら造り出しておき、今度はその理由に代用閉そくもやめてしまおうというやり方は、まさに、鉄道会社が鉄道を動かすことを放棄したに等しい行為だ。

しかし、四月一日から行なわれたはずのこの取り扱いは、実際にハンドルを握る運転士には、何ひとつ知らされなかつたのである。この取り扱いは、組合ルートを通して知った組合員が「こんな話を聞いたがどうなっているのか」と騒ぎになり、ようやく十日も経ってから掲示一枚が貼りだされるといふ始末である。このような有様だから、当然にも貨物会社にも何ひとつ連絡は行っていないかつた。

現場では、あわてて翌月の定例訓練で教育を行なった所もあるが、未だどのような趣旨か、説明すら行なわれていない箇所もある。

しかも、この点について釈明と責任の所在を明らかにするよう申し入れたことに対する回答は、「代用閉そく運用の基準を明確にしたものであり、規程の改正を行なうものではない」というのだ。規程の改正を行なうものではないから、運転士には、知らせる必要などないとも言っているのか！

全く教育なし

の新システム

この六月より成田線に、「土砂崩壊検知システム」が導入された。これは、線路の沿線に光ファイバーを敷設し、土砂崩壊を検知するというものである。当局は、これの導入によって、今までの降雨による運転中止基準を撤廃し、どん

なに降雨量が増えても、列車を止める必要がないという危険極まりない「規制緩和」を強行した。要するに成田エクスプレスは、どんなことがあっても止めてはならない、ということだ。

言うまでもなく、「土砂崩壊検知システム」は、千葉で初めての導入である。これに伴って、特殊発行信号機が設置されることになり、当局は、これも、一般的な掲示一枚を貼りだしただけで、一切何の教育も行なわないのだ。これは、防災システムの導入一新たな信号機の設置という、運転保安に係わる最も基本的な問題だ。にもかかわらず、運転士は、現在もなお、何ひとつ教育も行なわれな

いまま乗務している有様である。これも、団交でこのことを指摘すると、当局の回答は、「特殊発行信号機で停止したら後は、指令の指示に従えばいい」とひらき直るのである。

PRC化も全く 知らされず

また、この間成田線がPRC化されたが、現場では、掲示一枚でないのである。

これも現場では、いつも開いているはずの信号機が開いていなかったことをいぶかった運転士が乗務終了後に助役に報告すると、「それはPRC化されたためだ」と言われ、初めて知るといふ状態なのである。しかも、「何で掲示一枚ださないのか」と質すと、「別に知らせる必要はない」というのだ。また、支社との団交での回答



エリを正せ！

も同じである。まさに、開いた口がふさがらない！

しかし、これが千葉支社の現実なのだ。しかも、こんなことが、ここに挙げただけではなく日常茶飯事なのだ。JRは、安全や業務を遂行するということに関し、管理能力が崩壊してしまっているとしか言いようがない。上から下まで、管理者自身が、何のために自分がそこに居るのかすら全く考えなくなってしまうのだ。

しかも、こんなことをやっておきながら、社内報では、「掲示を出しました、これで安心」と思っ

てはいけない、とか、「常識」や「安全幻想」に埋没してはいけないとか、「安全を厳粛に見つめよ」などと書きたてるのだ。さらに言えば、本来の業務では、こんなデタラメを最も頻繁に繰り返す職場ほど、「指針の唱和」をやっているかどうかのチェックの現認などには管理者が総動員であたるのである。一体この現実は何なのか！

当局よ、自らのエリを正せ！