



# 月刊 動労千葉

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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

98 5 22 No.4789

## 3月ダイヤ改以降の問題点 ③

# 運用変更・着線変更の連絡もなし

## 輸送混乱時、でたらめな指令 ……

【木更津編】  
運転保安上もホーム延長を

朝と夕方のラッシュ時間帯には三両あるいは四両編成で気動車を運転する。ところが、下郡上総松岡、亀山では二両分しかホームがないために、四両編成の内二両分を途中でドア扱いができないように車内のNFBを切りながら運転している。

例えば、木更津から下る場合、馬来田までは四両入るが次の下郡では二両しか入らない。このため車掌は馬来田で客扱い終了後に下郡でホームに入らない二両のNFBを切ってドアを閉め、戻ってから残る二両のドア扱いを行なって閉めることになる。次の小櫃では三両しか入らないため、まず二両のドアを開けて客扱いを行い、そのまま一両だけNFBを入れてドアを開け、戻って今度は三両のドアを閉めるといふ具合だ。

このような複雑な扱いを行なっていたのでは安全を確保することなどできないの言うまでもない。

しかも、本来ドアを開閉するためのスイッチでないNFBでドアの開け閉めを行なっているのだからドア故障の原因になることも明らかだ。

こうしたことを解決する方法は、この間動労千葉が要求しているように、各駅のホームを延長する以外ない。

【津田沼編】  
労務政策優先が輸送混乱招く

「輸送混乱」 この間の相次ぐ輸送混乱の関係で、ユニット初日で二〇時頃には終わっているはずの行路が戻ってくることでできず、〇時をまわってやっと戻ってくるということが起きている。

これは、指令の列車整理ができずに収拾がつかなくなってしまうため起こったことだ。労務政策ばかり行なっている会社の姿勢がこうした状況を生

み出しているのだ。会社は、労務政策優先の姿勢をあらためるべきだ。

【京葉編】  
指令の指示の徹底をはかるべき

「指令関係」 輸送混乱の場合など、こちらから呼んでも指令が全く出ないことがあり、何の指示もない場合がある。

東京での乗り継ぎの運転士に、運用変更や着線変更の連絡がないため、どこに入るのかが分

らなかつたり、携帯時刻表のとおりにより継ぎを行なったところ別の運転士がいたり、また、東京発蘇我行の快速列車を指令の指示で新習志野で打ち切る場合など、指令からは後続列車の案内もないことがしばしばある。新習志野は快速が停まらないため、乗客もますます混乱をきたすことがしばしばある。さらに、東京へ蘇我、蘇我へ新習志野と便乗するなということどもあり、指令の指示が全くメチャクチャになっている。

## 機関誌 「動労千葉」 No.19 発行!

### 学習会に 活用を!

#### 内容

- 資本主義にNOといえる労働運動を 中野 洋
- 最大の正念場を迎えた労働運動  
—— その現局面と勝利への道 動労千葉執行委員会
- 「結託体制」と運転保安の危機  
—— 反合・運転保安闘争の強化のために 田中 康宏
- 強制配転者を取り戻そう 川崎 昌浩
- 戦時下の労働運動から何を学ぶか —— 産業報国体制への移行を中心に  
社会運動史研究家 伊藤 晃
- 恐慌・大失業と戦争の時代の到来と労働者階 島崎 光晴
- 労働法制改悪に反撃を 日本労働弁護団幹事長 徳住 堅治
- 日米安保ガイドライン関連法 - 有事立法を阻止しよう  
—— 労働者の戦争動員を許さないために 滝口 誠
- 宮嶋義勇監督を追悼する