



# 千葉動力車

## 千葉運輸部は給料を返上しろ!

### 運行能力すら失った鉄道会社

四五二五号 よりんぽく

デタラメ、メチャクチャな業務運営が後をたたない。例えば、次のような状態である。

#### 出区点検の時間が無い?

七〇〇五Mという土休設定の特急列車がある。通常は、館山運転区の運転士が担当し、一〇時二四分に館山に到着後一〇時三二分に電留五番に入区、一五時〇四分の出区(七〇一八M)までの間に仕業検査が行なわれるが、年末年始等の繁忙期間中この編成は、一二時〇〇分に出区し、八〇一二M・千葉転担当の臨時列車となる。つまり、入区から出区までの一時間あまりの間に仕業検査を行なうことになる。この時間では、仕業検査を行なうだけでギリギリの時間が全く無くなってしまいが、こんな業務指定が平然と行なわれるのである。

「一体どうするのか」……、事前に現場で問題が持ちあがり組合から支社に対して問題を指摘した結果、初めて大騒ぎで作業の再検討が始まり、事前に車両の運用を変更してのり切ったものの、現場からの指摘がなければ、列車の運休や大幅な遅延も含め大変な事態になっていたことは間違いない。あまりにもお粗末な話しである。

しかもこれは、それだけの話しに終わらなかつたのである。

八〇一二Mが運転される一二月二八日、千葉転の運転士が出区点検作業に行つて見ると、車両整備会社の人が入内清掃を行なっているのだ。要するに、仕業検査が何時から何時まで行なわれるのか、出区点検が何時から何時までなのか、車内清掃が何時から何時までなのかというように極基本的な問題について、一切念頭にも置かず臨時列車が設定されているのだ。まさに業務遂行能力の解体という他ない状態である。

特にこれは、臨時列車の設定のときにひどい。乗り継ぎ時間が三〇秒しかないような行路が平然とつくられ、指摘すると「ミスでした」と平然としているようなことが何度となく繰り返されているのだ。

#### 区間運転時分もミス!

そればかりではない。昨年一二月のダイヤ改で、姉ヶ崎―五井間で、基準運転時分より三〇秒も少ない区間運転時分で列車が設定されていた。

これも現場では、ダイヤ改直後から「この運転時分では絶対に入らない」と指摘し続けていたことであつた。しかし現場当局は全く取り合おうとせず、支社が間違いを認め、運転時分を訂正したのはダイヤ改から一ヵ月以上もたった一月である。

#### 列車整理ひとつできない現状!

昨年十二月ダイヤ改の移り変わりでも重大なミスが起きている。移設ダイヤ作成にミスがあり、運転士がひと山居なかつたのである。当日時間ギリギリになつて気がつき、予備の運転士を充当して事なきを得たが、ひとつ間違えば輸送は大混乱だ。

昨年一月二七日、横須賀線で、線路に人が入つてしまい、防護無線が発報されて、ごく短時間快速列車がストップするところ、この程度が発生した。ところが、この程度の輸送混乱に端を発し、列車整理に失敗、千葉駅の七〇番線全てを埋めてしまい、快速線は全面ストップ、成田線まで含め、終日大混乱させてしまったのである。しかも、乗客を閉じこめたまま一時間三〇分も駅間に列車を止めてしまっているのだ。

この十四日もそうだ。習志野でのポイント故障に端を発し、列車整理に失敗、総武緩行線は全面ストップである。列車整理の問題ばかりではない。輸送混乱時に出される運転通告券が全くデタラメなのだ。駅名が抜け落ちていたり、千葉―幕張の運転時間が一分(一)となつていたりもうメチャクチャである。こんなことをあげていけば枚挙にいとまがないほどだ。

#### 革マル結託体制 十年のツケ!

現在のJRの管理機能は、トップから末端までまさに組織的な末期症状と言う以外ない。JR総連・革マルと結託して、動労千葉や国労つぶしばかりを自らのなりわいとしてきた十年間の異様な経営姿勢は、基本的な業務能力が解体してしまつてくるまで行きていっている。しかも「革マルとうまくやつたやつだけが出世する」「動労千葉や国労つぶしに熱心なやつだけが出世する」という現実を十年間も見せつけられた現状のなかで、こうした事態に警鐘を打つ者も、真正面からものを言う者も、業務上の問題に一生懸命取り組む者もない。まさに恐るべき現状である。

1997年度 生活実態および賃上げ要求調査を行います  
もれなく記入してください