



月刊 動労千葉

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

91.6.14 No3410



目に余る 大規模の 改悪

4月の訓練で、「流しノッチは、必要に応じてやれ」と指導された。作業標準でもそう言っている。「必要に応じて」と言ってもどういうことかさっぱり判らない。JRになってから、規程類がどんどん改悪されて曖昧になっている。これじゃあ信楽事故がおきるのも当然だと思う。

全てエクスプレスの犠牲

91・3で導入された4両快速は、「外房方面の利用客も成田エクスプレスの犠牲になったわけじゃない」という形をつくろうとしたんだろうけど、運転する側からも、お客の側からも、とにかく問題点だらけだ。



とにかく頭ごなし

とにかく全てが頭ごなしだ。あんなやつらが上司かと思うと頭くる。何ひとつ、現場の声など聞かないという態度だ。この前も、「区是」を決めるということになって、「和」にしようという意見が一番多かったらしいんだけど、区長の一声で「活路」になった、ある人が、「『活路』というのは、二進も三進もいかない窮地に追い詰められた時に生き残る道のことですよ、と言ったら、『おまえの解釈が間違っている』

」と言われた。
さらに、予備の乗務員を日勤に降ろして、一宮の草刈りをやれ、とか乗務員を乗務員とも思っていない。

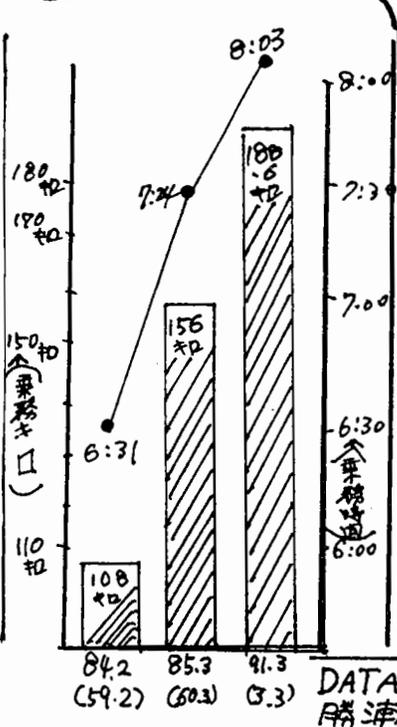
依然つづく 組合差別による玉突き配転

今度の、館山への玉突き配転のやり方もおかしい。鉄産労やJR総連の者を勝浦や館山に送ったら、動労千葉に入っちゃうからダメだ、ということだけで判断しているからこんなおかしなやり方になる。駅に強制配転した人たちを塩漬けし続けていることを始め、人事は全て組合所属だけで判断している。

乗務員のことなど 1つも考えていない!

交番作成も、乗務員のことなど、これっぽっちも考えていない。52・53・55仕業など、4時、5時の早朝出勤で10時間以上あるのがあつた。せめて、早朝の仕事ぐらい、平均時間で押さえてほしい。さらに72・74仕業など食事時間がないとか、71・74仕業のように、明けがやたら長い仕業、乗りっぱなしの仕業など、乗る者の身になって考えてほしい。

それどころか、交番順序すら変えようとしな。乗務員全員の署名をとって「こういう順番にしてほしい」と言っても、全て無視されている。異常というしかない。これが「明るい職場、風通しのいい職場」の実態だ。



快速なのかつ、各駅なのかわ寄せは全部乗務員へ
そもそも4両快速なんて意味がない。あと10分か15分あれば各駅にできるんだから、全て各駅にすべきだ。千葉駅で乗客が混乱している。地上系のやつなど、乗客は各駅停車だと思っている。それで駅員がないから、全て乗務員に負担がかかる。さらに4両ものは、分割してそのまま置いてあるのが多いので、東京方のお客は、発車しない列車の前でずっと待っている。出発間際になって気付いて駆け込んでくる状態だ。やるならやるで、駅員を配置して案内すべきだ。

その外にも、スジの引き方がデタラメだ。222Mの行商列車は、一宮を定時で入ることは到底不可能だし、菅田～土気6分などというのも到底無理。運転時分がデタラメで、二駅でつじつまを合わせているような運転時分が随分ある。

無理にスジを入れてあるからスジが立っているし、ワンユニットで力がないから、運転時分がきつくて無理だ。また、千葉折り返し5分というのも無理だ。分割で千葉駅4分半なんていうのまでである。機器整備をやって、しかも行き先表示や運行フダまで、乗務員にしわ寄せがきている。それで5分折り返しだ、安全運転に集中しろ、なんて冗談じゃない。



勝浦編 完全は どこか?

NO 6