



京葉動力労働組合

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

91.6.28 No. 3418

ダイ改後の
運転時分では走れない!
スピードアップなど土台無理!!

九一・三ダイ改一表定時分の見直しで、上り各駅は時間どおり入ったことがない。
又、快速もいままでは余裕があったが、今はギリギリというのが実態だ。
経路変更で内房線の特急を担当するようになったが、運転時分がきつく遅れをとりもどせない。
車両の型式上から言うと、一〇三系は全く運転時分どおり入らないし、二〇五系はステンレス車で車両が軽い
ためか、惰行がきかない。
経営計画の中で、さらにスピードアップが検討されているようだが、いいんかげんにしろと言いたい。

安全はどこへ?

京葉 NO.7

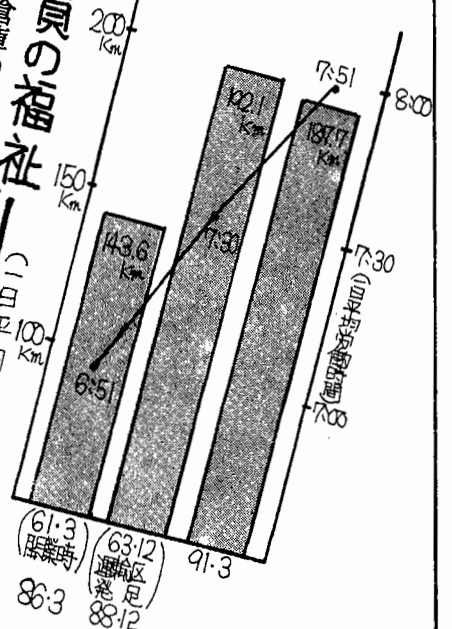
すべり出ししたら止まらばい
二〇五系はとにかく雨の日に滑走してすべる。入れ換
え二五KM/Hでもすべるほどだ。
特に一旦電気ブレーキが切れてしまったらひどいの一
語で、非常ブレーキを使おうがどうにもならない。

どこが「流企業」なのか?
制服の胸ポケットにボールペンを差してはダメだと言
われた。なぜなのか聞くと、「一流企業を指している
から」だそうだ。
白いクツなどを含めて、「こんなことをやっていて「
流企業」になれるわけがない。」

精度がバラバラ

列車設定(各駅・快速)によって通過防止装置を入れ
ているが、走行距離による感知装置なので空転等による
エラーが感知できないなど、精度がバラバラである
などというところに問題がある。
又、プログラムも、どの駅からでもリセットできる
とは言え、休日と平日をまちがえたらと思うと不安だ。
そもそも快速停車駅が、休日・平日・通勤快速とちが
うなどというところに問題がある。

これで「社員の福祉」
大網の乗泊施設は密閉された倉庫のようなもので、
換気もなく便所くさいなど休養がとれるような所ではな
い。「社員の福祉」だなんてよく言えるもんだ。



全ての負担が運転士に
希望者を集めフク外でタコトリ棒の訓練をやった。
京葉線は高架がほとんどで、湾岸からの風で架線のビ
ール付着による遅延が多いことから、運転士にそれを
取り除かせようと考えたのだから、運転士にそれを
のために集中することが第一のはずだ。
駅要員を削減したなどのツケを、運転士に全て負
担させることは許せない。

