



月刊 千葉労働

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

91.7.19 No.3430

成田エクスプレス

ホームに当たると、二〇キロ以上で駅を通過する。ホームと車体が当たると、高くないかと思うことがある。特に、東京からの下りで、新小岩駅と都賀駅は曲線になっていて、運転台も低いということもあって、「ちょっと揺れたら」と思うと怖い。

感覚が全く違おう。エクスプレスを運転してから、スピード感がちがうと、加速感、三系から特急の一八三系に乗りかえると、運転台の高さが全然ちがいない。スピード感がすぐに戻ってこなくなってしまう。

あつ、ぶつかる。踏み切りの通過ではいつも気が張ってしまう。上り列車を運転していて、物井に「ドキッ」としたことがあった。スピードが高いため、見つけてかぶつかったらと思うとゾッとします。

緊張の連続。エクスプレスをやった後は、高速度で運転したこともあって目が非常につかれたり、やたらにノドが運転しているためだ。勤務が終わるとドッとつかれがでる。

線路も悪化する。成田―空港間の線路も、三月開通以降、今では横ゆれが出てくるようになってきた。エクスプレスを運んできた。

カードがクセモノ!!。運転台前面のディスプレイを作動させるために「カード」を入れるが、これがクセモノだ。「カード」を入れても動作しなかったり、誤動作することがある。これまで八往復エクスプレスを運転して、特にひどかったのは、東京駅から「下り」のスイッチを入れて、「上り」の時刻をしめす画面しか出てこなかった。

故障しないのはウソ。意味もなく、ATSPが働いて非常ブレーキがかかってしまう原因不明の故障が多発している。また、連結ができなくなる故障も何度も発生しているらしい。訓練の時には、「絶対故障は起きないや」なんて言っているが、いながらひどいものだ。

えっ!! なんだとかが!!

六月一日、三日にわたって、毎日三十名ほどのJR千葉支社社員が、いんば沼のほとりにある国民宿舎「湖畔荘」に集められた。集められた者は、どのような基準で選ばれたのかも、何のために集められたのかもわからない。助役あり、指導員あり、一般の社員あり、とバラバラである。

夜七時、日が暮れると懐中電灯、本を持たされ、「チェックポイントを探して夜中の十二時までに帰ってこい」と「真夜中のウォークラリー」が指示される。いんば沼のほとりと言えば、まさに漆黒の闇の世界である。チェックポイントなどと言っても、はじめから見つけることなんができないようになってくる。夜中の十二時になると皆へトへトになり、なさない暗たんたる気持ちでトボトボと帰ってくる。

すると、「なぜ見つけられなかったのか討論しろ」と怒鳴りつけられるのである。いくら議論したって結論など出さずがない。この討論が朝六時まで強制され仮眠。しかし、朝八時にはたき起こされ、「更に討論を続けろ!」・・・参加者は、身も心もボロボロになりながら、結局、「私が悪かった、努力がたりなかった」という「結論」だけが押し付けられる。まさに、人間性の解体、人間の奴隷化のための精神的虐待である。そして洗脳だ。「お前らは愛社精神がたりないから、この程度のことでもできないのだ!」とやられるのである。

しかしJRも行きつく所まで行きたいものだ。こんなことまでして忠誠心を強くないければ組織がもたなくなっているのだ。とにかくとんでもないリーダーイングリカンパニーができたものである。