

日刊 動労千葉

84. 3. 24

No.1599

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五（六・公衆）〇四七二（二二）七二〇七

当局[保線課長]の団交否定発言を許すな 「線区徐行解除」強行攻撃粉碎のために—その1—

「乗務員が線路問題に口出しするな」「保線課長を暴言中傷」

三月二日に行われた「申第4号」に関する団体交渉の席上、当局・保線課長は再三にわたって交渉ルールを否定する発言をくり返しました。そして、これに抗議し、発言撤回を求める動労千葉交渉団に対し、「団交だから何を言ってもいい」とひらき直るにおよび、もはや交渉を継続する基盤はないと判断して交渉を打ち切りました。われわれは当局・保線課長の不真面目な態度を弾劾するとともに、こうした姿勢を改めない限り交渉の基盤は一切ないことを明らかにするものです。

労使確認を無視した「線区徐行解除」提案

動労千葉はこの間、運転保安の確立を求め、さまざまな改善要求を申し入れてきました。しかし、当局は「赤字」を口実に合理化施策のみ先行させ、運転保安対策をないがしろにしてきたのです。こうした中で昨年十二月、動労千葉は運転保安確立にむけた総点検行動を行い、路線、信号機等の危険箇所を調査し、一月十一日、「申第4号」をもって当局に申し入れを行いました。「申第4号」をめぐる団体交渉は、三月六日、二二日の二回にわたって行われ、当局は二回目の交渉において「すでに線路関係の論議は終わった」とし、「59年4月以降、線区徐行解除」を通告しようとした。

「線区徐行」の歴史的経過

そもそも「線区徐行」がなにゆえ九一年間にわたって実施されてきたのでしょうか。国鉄当局の「近代化—合理化」政策の強行は、電化によるスピードアップ—施設要員の削減として、運転保安の低下、線路の著しい悪化をもたらしました。これに対して、動労千葉が運転保安を要求し、取り組んでいた最中の七五年八月と十月、成田線、総武本線で相次いで貨物列車転覆事故が発生したのです。

動労千葉は直ちに運転保安闘争に突入し、危険箇所「組合徐行」を設定したスピードダウンの闘いによって、連日の列車遅延を現出させました。長期的な闘いの展開で当局を追いつめた結果、トップ交渉で「最高速度制限」の確認という画期的成果をかちとつたのです。

「線区徐行」は、組合員の長く苦しい闘いの地平のうえに実現されてきたものなのです。

三月二二日の団体交渉における「59年4月以降線区徐行解除」は、こうした経過と確認の一切を、

反古にするものです。

混乱の一切の責任は当局にある

当局は「線路状態は万全」といえるのでしょうか。動労千葉は、危険箇所を調査し、具体的に改善を申し入れて交渉にのぞんでいるのであり、現実には、二—三月の降雪時に線路への倒木で乗務員が負傷する事態の発生や乗務員の努力で事故を未然に防ぐなどの事態が発生しているのです。ところが、当局・保線課長は具体的施策について何ら明らかにすることなく、決意表明に終始し、あろうことか「悪くなったら再度徐行すればよい」「保線課長が責任をもつ」と答弁しました。事故が起きてから対策を講じて遅いのです。乗務員は「一たび事故を起こせば処分され、昇給がカットされるのみならず、生命の危険にさらされるのです」。

これほど無責任な発言があるでしょうか。さらに、当局・保線課長は、われわれの追及に対し「一度答えたものについて、二度と答える必要はない」とひらき直ったうえで「乗務員は定時定速で走っていればよい。それが使命である」とか、「動労千葉は乗務員中心の組合であるので、線路問題についてとやかくいうのは勉強不足である」と発言したのです。

「線路問題に口出しするな」というのです。われわれは、こうした発言を断じて許すわけにはいきません。

「いまの発言を取り消せ」との要求に、「団交だから何をいってもよい」と答えるにおよび、動労千葉は交渉を行う基盤はまったくないと判断し、直ちに交渉を打ち切りました。

動労千葉は、当局が保線課長の発言を撤回し、直撃に団体交渉を行うと約束しない限り、あらゆる手段を行って闘う権利があることと、その闘いによる混乱の一切の責任が当局にあることを明らかにするものです。

よ！ 粉碎せよ！ 攻撃を組織破壊で強固な団結の家族・組合員全