

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（22）七二〇七

「安全輸送」こそ国鉄最大の使命  
あの「国鉄安全綱領」はどこへ行ってしまったのか!?

# 「サービス」という名の危険な電車

首切り・労仲強化  
運転保安の切り捨て  
組合解体「奴隷化職員づくり」  
これが分割・民営化の本質だ!

新聞の声欄に「無人化進んだホームは危険」との投書をした車掌が、区当局から「乗務停止処分」をかけられた。（東京南局管内・5月）。この処分について現場長は「企業人として自分のところの商品の欠陥を外部に言うのはおかしい。問題があれば区長にいつてこい。現状で不安があるなら車掌以外の職場に行け」と本人に伝えたという。この中に何の展望もない、欺瞞に満ちた国鉄「分割・民営化」へやみくもに突き進む異常なまでの国鉄当局の姿がみてとれる。

ホームで「安全」を提言して、なぜ処分なのか!?

投書は「乗務中、無人化されたホームにおいて、曲線や列車の長大編成化で、安全確認が困難である。安全は最大のサービスであるはずだ」そして、「分割・民営の名のもとに、いなくてはならない人間まで削減しては近い将来、国鉄に対する不信」としてそのツケがまわってくるのではないかと述べている。この「投書」のどこに不都合があるというのだろうか。どこに処分をしなければならない理由があるというのか。

国鉄当局は「決定」されたわけでもない「分割・民営化」にむかって既成事実をつみ重ねるため合理化と人員削減だけを先行させてきた。そして一方で様々な不当職場支配を現場長・職制をつかい行ってきた。さらに動労「本部」・鉄労などのマル生組合と国労の組合員とを差別するなどの問題も全国いたる職場で発生し、その渦中で昨年一月以降、この四月までに四三人もの国鉄労働者が「自殺」にまで追いこまれているのだ。

運転席で「遮光幕は常時開けよ」と本末転倒の規程改変

五月十九日、千鉄局は「乗客サービスの危険走行を強制して、何が「サービス」だ、

ためカーテンを上げろ」と規程のなかに「運転室内カーテンの取扱い」を新たに差し込んできた。今回の投書問題を見れば「サービスのため上げろ」などというところがいかに欺瞞に満ち満ちたものであることは明らかである。

「子供に夢を」などと動労革マルII松崎がゴマをすつたものが今や、処分対象などと恫喝材料にまで「遮光幕」がなっている。

生命を守るには、「起って闘う」しかない

最近当局は口を開けば「サービス」「サービス」といつている。国鉄ビラでも「分割・民営で元気になります」とか「笑顔で競い合います」、きわめつけが「国会の承認を得て進めるお客さま思いの国鉄改革にどうぞ期待ください」というものだ。「分割・民営化」とは、二〇〇兆円もの国鉄資産を財界がぶんどること、解決しようもない三七兆円の長期債務の処理を結局は国民の負担としておしつけ、そして国鉄労働者十万人の首を切ろうというのだ。

「分割・民営化」は、一人ひとりの国鉄労働者の人格・誇りをつぶす攻撃で、「赤字」の解決や「雇用」を守るためなどではないのだ。当局による不当な攻撃を許さず、第三波の闘いに決起しよう。