



月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

92.11.25 No.3696

乗務員分科会

第十五回定期委員会開催!

十一月十六、十七日、国民宿舎一宮荘において、乗務員分科会の第十五回定期委員会が開催された。

冒頭檜垣会長は、「動乗勤の改善された結果、運転士に大変な労働強化がのしかかっている。働きやすさを追求するため、在宅休養時間や食事時間を確保するため」などという当局の説明が全くウソであったことは今や明らかだ。また、大菅踏切での衝突脱線事故は、私たちに与つて大きな衝撃だった。これは、分割・民営化以降の安全無視の結果である。動乗勤の改善、運転保安は、全支部乗務員分科会が闘いができてはじめて確立できるものだ」と提起、二日間にあつた、熱心な討論が行なわれた。

【出された主な意見】

- 三〇秒でも一分でも、遅れをきちんと報告する取り組みを行い、常時制限を受ける箇所での運転時分の改善を当局に認めさせた。
- 内・外房線の朝ラッシュ帯の運転時分がデタラメだ。ラッシュ時間帯の方が運転時分がつまっていたりする。
- 成田線も三分十秒の基準運転時分の箇所が三分になつていたりする。
- 第一飯沼踏切でまた衝突事故が起きた。ここでは一年に一度位づつ発生している。事故防止の闘いを強化する必要がある。

● 実設訓練で、気動車の資格しか持たない人間が電車の運転をさせられている。JR東日本も、東海で問題になつているところと同じことをやつている。

● JR東労組の者には、実際に重大な事故を起こしている人間にまで、無事故表彰が来ている。どう考えてもおかしい。

● 貨物の合理化攻撃の動向はどうなつているのか。島原鉄道の事故では、速成栽培された極若い運転士が事故を起こしているが、貨物でも同じことをやつている。養成の在り方に疑問をもっている。

● 千葉転では、未だ交番変更を認めないなどということがやられていいる。

● 指令の指示に、あまりにもでたらめな場合が多すぎる。

● 本部は、三六協定を締結したが、問題が解決していない以上、締結すべきではないのではないか。

新役員体制

役職	氏名	支部
会長	檜垣 充	千葉転
副会長	冬木 浩明	新小岩
事務長	吉田 英樹	千葉転
役員	斉藤 富雄	銚子
	松戸 彰	千葉転
	加藤 博	館山
	加田 嘉郎	勝浦

命を守る 減速徐行闘争へ!

このままでは

殺される

九月一四日に発生した成田線大菅踏切での痛ましい運転士の死亡事故によって、この八一年間に国鉄-JR当局の安全無視により三名の運転士の命が奪われた。(乗客の生命も奪われ、多数の重軽傷者を出している)

さらに本紙既報の通り、同じ大菅踏切において十月二日遮断桿の折損事故が発生しながら、それを支社運輸部ぐるみで隠蔽・もみ消しを図つた事実が、団体交渉の中ではつきりとしたのである。

運転士にとって同踏切での殉職事故は、「明日は我が身」として切実な思いで感じたはずである。しかしながら会社側は、事故要因であるスピードアップ撤回の考えのないこと、立体交差化についても何の意思表示も行っていない。のみならず事故隠蔽工作に走り、「踏切事故防止キャンペーン」＝「一〇〇円小集団」によって、「安全重視」を印象づけようとしていることを、われわれは断じて許すことはできない。

ことここに至っては、われわれは自らの生命を守り、乗客の安全を守るために、危険踏切での減速徐行闘争に立ち上がるを得ないのだ!

運転保安確立!安全を死語にするな!命をかけて生命を守る減速闘争に立とう!