



# へ争闘安全切踏

## このままでは運転士の命は次々と奪われる、断崖絶壁にたつ運転保安

今日、反合・運転保安確立の闘いは、決定的に重要なものとなっている。とりわけ自らの生命を守る、踏切安全運闘争への決起は急務なのだ！

昨年発生した大菅踏切での運転士殉職事故により、この八年間で運転士三名がJR当局により生命を奪われ、多数の乗客に重軽傷者を出している。

そして同じ大菅踏切において、踏切遮断桿の折損事故を支社運輸部ぐるみで隠蔽工作にはしった事実が、団体交渉の席上で明らかになったこと、その回答が次々と変わったことなどすでに報告した通りである。

安全とかけ離れた事故防止対策

一方、千葉支社管内の運転関係区長の連名による、「踏切事故防止キャンペーン」は、本来の事故防止対策とは無縁なものであり、このような「自主的」と称する「100円小集団」がまかり通ることを許してはならないし、堂々と団交で「事故防止対策」に入ってくるなどと言語道断なのだ！

そして現在、JR当局が行っている「事故防止対策」は、われわれの要求とはあまりにもかけ離れたものと言わざるを得ない。スピードダウンと立体交差化以外に安全確保への方策は無いのだ！

## 九三年の闘いを

## 踏切安全闘争から切り拓こう！

全ての運転士は、踏切安全闘争に決起しよう！この闘いこそが自らと乗客の生命を守る唯一の道だ！そして真の反合・

さらにもう一歩、昨年の一二月に出された営業合理化Ⅱ駅の夜間無人化提案は、ますます運転保安の危機を招くものとしてのしかかってくる。

現在でさえ、まともに異常時に対応できないうえに、この合理化が強行されれば全ては運転士にそのしわ寄せが波及することは明白である。

いまや運転保安は断崖絶壁の上にとつていると言わざるを得ない。このように安全を徹底的に危機に落とし込めるJR

当局の施策を、断じて許してはならないのだ！

ダイヤ改定策として、外房線の120km運転や、内・外房線への新型特急の導入に迫っている。安全対策は二の次、人員削減の合理化優先、営利優先、速度アップが「商品価値」を高めるなどとするJR当局の姿勢からは、この間の事故の何の反省・教訓も活かされていない！

運転保安確立への輝ける指標なのだ！

まなじりを決して闘いに立ち上がろう。

き1月11日(月)13時

千葉労働者福祉センター

闘いはここから

全力で結集しよう