



# 千葉労働動

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

93.1.11 No. 3720

## 踏切安全行動に 決起しよう！

1/9 支部代  
を開催

一月九日、動力車会館において、第三回支部代表者会議が開催され、当面、一月一四日より踏切安全運転行動に全力で決起することを確認した。

1. 今春季をとおしてすさまじい合理化の嵐が吹き荒れようとしている。千葉支社関係の年度末合理化においては、営業関係六三名、運転関係一四名をはじめ一〇名の要員削減が提案され、また、三・一八ダイヤ改、四・一〇ダイヤ改(緩行線一二四キロの増発)六月ダイヤ改(内・外房線、新型特急導入・スピードアップ)が予定されている。

われわれは、この状況に対する闘いの出発点として、この踏切闘争を位置付けて全力で決起することとする。

▼今年度踏切衝突事故が九件発生！大昔事故以降はなんと五件

2. 九二年度はこの間、踏切での衝突事故だけでも九件発生している。

九・一四大昔踏切事故以降の踏切事故を見ても、

\* 一〇月二一日 大昔踏切遮断桿折損(支社で隠蔽を図る)

\* 一月一五日 第一飯沼踏切

### 事故

\* 一月一八日 大昔踏切でのトラック横転

\* 二月二〇日 萩の台踏切列車脱線事故

\* 一月三日 松本踏切事故

\* 一月一〇日 第二菅田踏切事故

という実態であり、当局の「踏切事故防止キャンペーン」が何の効果もないことを示している。

▼本質的解決にならない千葉支社の対策

3. こうした状況に対し、千葉支社は次のとおりの「踏切対策」を行なっていると言っている。

\* キャンペーン及び関係各機関への要請。

\* 一一三系四八年度以前製造車両及び、二二五系の前面強化。

\* 立体交差化について町・県への要請(大昔+他一箇所)

\* 警報音のポリウムアップ、遮断桿への発光器の取り付け等

断桿、ITV、注意看板取り付け、踏切路面塗色(今年度中)。

以上の内容であるが、「立体交差化」に関しては、大昔踏切については、県もやる方向で動いているとのことであるが、他の踏切は、形式上要請したというだけで、実際の見通しは全く無いという状況である。

また、危険踏切の四五キロ/H 運転要求については、

\* 鉄道の側に、優先通行権があり、自ら速度を規制することは、優先通行権を放棄したことになりかねない。

\* 自ら規制をしようとする、行政の側の動きが鈍くなり、逆に事故防止対策が進まなくなる。

\* 自ら速度規制をしようと、万一事故が発生した場合、乗務員も含めて責任を問われることになりかねない。

との理由をもって「危険踏切四五キロ運転」というわれわれの切実な要求を一切拒否したのである。

▼弾圧体制を打ち破る闘争体制の確立を

4. また、本闘争に対する当局の

動向は、  
① 当初当局は、この闘争を「違法」視して弾圧を行なおうとする動向にあったが、本社法務課の検討結果は、「違法視するのは無理」との結論に至った状況であり、  
② 但し、当局は課員を動員し添乗を行なう動きであり、従って全組合員の意志統一を徹底し、介入のスキを与えない整然とし

た闘いを展開することが決定的に重要といえる。  
いよいよ九三年の闘いが開始されようとしている。安全無視―合理化強行のJRにおいては、自らの命は自ら守る以外ない状況である。  
一四日からの踏切安全運転行動に決起しよう。(具体的な闘いの展開については、別紙を参照のこと。)

### 踏切安全運転行動について

国鉄千葉動力車労働組合

大昔踏切での殉職事故以降の団体交渉経過にふまえ、抜本的な踏切安全対策の実施・労働条件の改善を求めて、1月14日以降、次のとおり「踏切安全運転行動」を展開するので、全組合員の決起を訴えます。

#### 1. 闘いの意義

(1) 今闘争は、なによりも【第一に】4年にひとりづつ事故で運転士が殺されているという状況、指令が平気で「信号が赤でも行け」との指示を行なうような事態に対し、新たな決意で反台・運転保安闘争を創りあげるための第一歩を踏み出す闘いです。

また【第二に】この一年間をとおして、すさまじい合理化攻撃の嵐が吹き荒れようとしている状況に対するわれわれの闘いの出発点であると位置づけています。以上の観点から全力での決起を要請します。

#### (2) 踏切安全および合理化攻撃をめぐる動向は次のとおりです。

① 9月14日の大昔踏切事故以降も、わずか4ヵ月弱の間に踏切での自動車との衝突事故が何と5件も発生しています。今年度を見れば、大昔踏切事故以前の3倍の発生率です。つまり、当局が実施している「踏切キャンペーン」運動が、実際何の意味もないということが現実として明らかになっているということです。しかし当局は、労働千葉が求めた踏切安全対策、危険踏切での速度制限について、誠意をもった対応しようとしていません。

② 千葉支社は、この3月末までに、112名の大合理化を強行するという計画をすでに提案しています。内容は、千葉以西駅のホーム無人化、千葉以東駅の夜間無人化、検修要員の削減、電気・保線関係の検

査周期延伸や派出の廃止など、すべて安全の切り捨てです。

また今年度は、次のとおり、3~4回のダイヤ改が予定されています。

- \* 3月18日 (各会社間の調整等)
- \* 4月10日 (総武緩行線の124km増発)
- \* 6月 (内・外房線新型特急導入・スピードアップ)
- \* 秋? (場合によっては大規模なダイヤ改)

つまり、1年を通して大合理化攻撃との闘いになるということです。その意味で今闘争は、闘いの第一歩・出発点なのです。

#### 2. 闘いの要求

- ① 「動労千葉申第9号」要求に基づいて、踏切安全対策を実施すること。
- ② 「動労千葉申第25号」要求に基づいて、動力車乗務員の労働条件を改善すること。

#### 3. 闘いの具体的展開

(1) 【実施箇所】 次の踏切について、45km/Hの安全運転を実施すること。

総武本線	日向街道踏切	八街~日向間
成田線	大昔踏切	久住~滑河間
内房線	浜田踏切	姉ヶ崎~長浦間
外房線	菰ヶ谷踏切	土気駅構内
東金線	差沼街道踏切	東金~求名間
久留里線	第二久留里街道踏切	東清川~横田間

(2) 【実施期間】 1993年1月14日始発時より当分の間。

(3) 【対象者】 前記踏切上を運転する全乗務員。(但し貨物を除く)

反台・運転保安確立！ 反戦・反核を担う労働運動を！