



千葉労働運動

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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番
97.6.17 No. 4611

規制値を緩和した直後、 また内房線で土砂崩壊

五月二五日、内房線佐貫町―上総湊間で、降雨による土砂崩壊事故が発生した。線路脇の崖から約九〇mの土砂が雑木とともに崩れ、木が送電線にかかり多くの列車がストップした。

規制緩和の直後

千葉支社では、昨年九月の一七号災害以降、被害の大きかった区間について、通達により雨量による運転規制値を厳しくし、現行の警戒値の八〇%の値で警戒、現行の警戒値に達したら速度規制、現行の速度規制に達したら運転中止にするとの取扱いを行ってきた。今回の事故はこの雨量規制強化の取扱いを五月十五日をもって、元に戻した直後に起きている。

動労千葉は、運転規制値を元に戻すとの提案に対し、「梅雨や台風の時節を見たうえで問題がなければ、規制値を元に戻すことも理解はできるが、何故あえてこれから梅雨に入ろうという今の時点で規制値を元に戻さなければならぬのか? あれだけの災害があったことについて軽視すべきではない」と強く主張したが、千葉支社は、根拠も薄弱なまま規制値を戻したのである。

雨量規制強化を

今回の土砂崩壊事故は、まさに会社側の判断の甘さを示すものに他ならない。しかも、今回土砂崩壊が起き

たのは、内房五号の規制区間、つまり十日前までは規制値を厳しく制限していた箇所だ。ちなみに、運転規制値を厳しくしてきたのは、内房四号、七号、外房七号、総武四・十一号、成田一〇号であった。

台風十七号は、内房線を中心に、沿線にかつてない被害を生ませ、一部では今も復旧工事がつづいている状態にあるが、被害発生箇所以外の地盤の弛み等については何ら検証されているわけではない。

今回の土砂崩壊事故を教訓として、改めて規制値を強化し、抜本的な調査・対策を講ずる必要があるのは明らかだ。動労千葉は、千葉支社に対し、次のとおり申し入れを行なっている。

- 一、土砂崩壊事故の再発生にふまえ、当面の間、「千総安第八〇号」による運転規制の特例取扱いを継続すること。
- 二、沿線が切り立った箇所について、地質等の専門家も含め、土砂崩壊の危険性に係わる抜本的な調査・検討を行なうこと
- 三、この間の交渉経過にふまえ、東浪見駅四五km/hポイントを改善すること

これから梅雨の季節を迎える。夏が過ぎれば台風の時期だ。重大事故に至る前に、沿線の安全対策を強化せよ。

28名の勝利をステップに

今こそ強制配転粉碎、 土職登用を 実現しよう!



各区に配置されていた運転士見習が終了し土職発令が行なわれた。全員JR総連の組合員。平成採の促成栽培運転士だ。

一方で、動労千葉の強制配転者や予科生については「塩漬け」状態が続いている。分割・民営化から十年がたつ今も、未だあからさまな差別が続けられているのだ。絶対に許せない。二八名の公労法解雇の全面撤回を勝ちとった今、次の課題は、一〇四七名(動労千葉二二名)の解雇撤回と、強制配転者の原職復帰を実現することだ。

われわれは、理由ひとつなく差別され続けた怒りを忘れることはできない。五五年採用予科生で言えば、運転士コースとして国鉄に採用されてすでに十七年間になる。当局やJR総連・革マルは、十七年間にわたってわれわれの仲間を踏みじり続けたのだ。動労千葉の団結力が崩れないと見るや、売店や無人駅などをたらい回しし、仲間から分断して、個人を徹底的に痛めつけ、いじめ尽くして人格まですり潰してしまおうと考えたということだ。卑劣としか言

いようのない行為だ。われわれはこのような行為に与した者全てを絶対に許しはしない。しかも土職登用については、千葉地労委が明確に不当労働行為として認定している。地労委は、業務移管から始まる動労千葉組合員の土職からの排除を全て違法行為だと認定した。業務移管について、「きわめて不自然、かつ、作爲的である」と判断し、以降、本科入学―ハンド訓練―土職発令という各段階での差別を全て「動労千葉を嫌悪し、差別取扱いを行なった」「組合員に不安と動揺を与え、動労千葉の弱体化を企図して行なった」「昇進基準を恣意的に運用することによって排除した」と認定したのである。

しかし千葉支社は、違法を承知でひらき直り続けている。もはやこんなことを許すことはできない。二八名の解雇撤回を実現した勝利の地平をステップに、革マル結託体制を打倒し、強制配転された仲間たちを原職に奪い返そう。今こそ全組合員が怒りも新たに立ちあがろう!