



月刊 千葉労働動力

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

97.12.18 No. 4710

新支部長体制のもと、 うって一丸となつて進もう

いすみ支部定期大会

一二月九日、大多喜町「あすなる」において、いすみ支部第十一回定期大会が開催された。

当日は、組合員全員が集まるなど、いすみ鉄道出向という状況のなかで、固い団結を培ってきたいすみ支部の日頃の努力の成果があらわれた大会となった。大会は、米元副支部長のあいさつ・進行で開会。冒頭あいさつにたった田中支部長は、「この一年間、動員をはじめ様々な取り組みへのご協力ありがとうございました。とくに物販オルグは、普段口べたな運転士にとつては大変だと思えますが、これからも協力し合っていきたいと思えます。」

分割・民営化の強行から、労働運動総体が後退するという厳しい状況のなかで二八名の公労法解雇の撤回を実現した闘いは、全国の仲間たちに、労働運動の進むべき道について見本を示したと、胸をはって言うことができま。この地平のうえに、清算事業団闘争勝利、強制配転粉砕に向けてさらに闘いを続けなければなりません。これからの様々な問題に対し、うって一丸となつて進もう。」と提起。

水野勝浦市議と本部からの挨拶に続いて、執行部より経過・方針の提起を受け、活発な質疑が行われた。

新執行部の選出では、米元新支部長を始めとした新たな体制を確立。「大役ですが、皆さんの協力を得て頑張りたい」との新支部長の力強い決意が表明され、大成功のうちに大会を終了した。また、大会終了後には懇親会が開催され、和気あいあいのうちに、より一層の団結をう



ち固めた。

【新執行体制】

支部長	米元 和雄
副支部長 兼 書記長	末吉 正夫
書記長	峯 崑光男
会計監査	君塚 時雄

大月駅事故の本質/① 事故責任はJRにある!

大月駅での列車衝突事故から二カ月。JR東日本は未だこの重大事故の発生に至る原因・背後要因がどこにあったのか、何ひとつ明らかにしていない。

しかし、その後明らかになった事実を見れば、大月駅事故は、分割・民営化以来のJR東日本の経営姿勢・経営体質そのものの矛盾が積み重なった結果として、起こるべくして起きた事故であると一言を言わざるを得ない。

ひとつだけはっきりとしていることは、「信号機の見間違い」「ATSの電源を切つてあった疑い」等、表面的な事象だけを「事故原因」として、当該の運転士に一切の責任をさせて、今回の事故の本質に蓋をしてしまふようなことは、絶対にしてはならないということだ。

このままではまた重大事故が起きる。闘いなくして安全なし。われわれは、自らと乗客の生命を守るためにも、今回の事故に象徴された事故の根本的な原因とJR東日本の責任を徹底して追及しなければならぬ。

全責任を、当該 運転士に転嫁?

驚くべきことに、JR東労組は大月駅事故について、自らの組合員である当該運転士のミスに一切の責任を転嫁してしまおうとしている。

JR東労組東京地本の機関紙「JR東労組東京」は、事故直後の十一月一日号で次のように書いている。「今はっきり言え

ることは、当該運転士の証言やマスコミ報道によると『入換信号機を見ないで、下り出発信号機の青信号で出ていった』ということ。この事実(？)だけを見ても第一原因は「信号機の見間違いにあった」と言わざるを得ません」と。

繰り返して「当該運転士が悪い」というのだ。当該の運転士を守ろうという構えは一寸もない。これは、自らの組合員に対する書き方としてあまりに異常である。しかも、事故直後の原因究明もいまだ結論がでていない段階で、なぜこのような記事わざわざ掲載しなければならぬのか。会社と一体となつて、当該運転士に全ての責任を帰して、経営責任に追及の手が及ぶことをくい止めようとした以外考えられないことだ。

「政治的利用」?

また東労組千葉地本の対応も異常なものだ。われわれが、大月駅事故に対し、運転士の促成栽培的な養成方法、線見訓練のあり方等、JRの経営姿勢・指導責任を追及し、不当な労務政策によつて、ベテランの運転士が多数を外されていることについて、ピラミキを行つたとたん、これを「政治的な利用だ、介入だ」と言つて噛みつくのである。一体なぜこのようなことまで言つて事故原因を「本人のミス」に極限しなければならぬのか。ここには、現在のJRとJR東労組の癒着・結託体制の異常な体質が鮮明に見えてくる。