日刊 動労千葉

84. 4. 2
No. 1607

国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二(22)七二〇七

当局は平野君を返せ

3・30 細代踏切死傷事故

抗議交渉には全員喪章の勝浦支部組合員がかけつけ、激しく当局を追及した。（３月３１日　千鉄局団交室）

3/31 怒りの喪章で対当局抗議交渉

三月三〇日、外房線茂原―八積間の細代踏切において、警報を無視して進入してきたコンクリートミキサー車と二四六M列車が衝突し、平野雅夫運転士（勝浦支部・三五才）が殉職、車掌、乗客多数が重軽傷を負う事故が発生した。（3／31付『日刊』号外で既報）

これは、当局が運転保安対策を怠ったことにより、起こるべくして起きた事故である。

動労千葉は直ちに当該踏切での最徐行と気笛吹鳴を軸とした抗議闘争にたちあがるとともに、翌三一日、千葉鉄当局に対する抗議交渉を行い、激しい怒りを叩きつけた。

「何人死んだら改善するんだ！」―責任回避に終始する当局を弾劾―

三月三一日の抗議交渉には、勝浦支部の組合員四〇名が全員喪章をつけて参加し、十三時三〇分に始まった。

冒頭、運転・施設両部長が「謝罪」し、保安・保線課長が「事故概要」と「今後の対策」についてそれぞれ説明した。

しかし、当局の発言は「ミキサー車の無謀運転によると」とか「好条件の踏切なのに」とか「踏切事故は十年前の六〇件から二〇件に減っている」などと、かけがえのない人命が奪われた事故の重大性に対する認識に欠け、責任回避に終始するものであった。

これに対し、怒りと悲しみの中でかけつけた組合員から、「原因は何かいってみろ」「責任を明確にしろ」「平野を返せ」との煮えたぎる怒りが叩きつけられた。

とりわけ、三月二一日の団交の席上、「乗務員は定時定速で走っていればいい」「動労千葉が線路問題でとやかくいうのは勉強不足だ」「事故が起これば保線課長が責任をとる」との暴言を吐き、後日全面的に謝罪した保線課長は、細代踏切が要注意踏切であり、動労千葉から改善要求が出ていたことを知りつつ対策を講じなかったことを認め、「運輸省、本社に実態をはなして承認してもらうよう進めていきたい」などと、この期に及んでまだふざけた発言を行った。「何人死んだら改善するんだ」「責任転嫁するな」「お前が殺したんだぞ」との組合員の糾弾を浴びた保線課長は、「今日、予算措置をしたので来月早々に着工したい」と発言した。

なぜ最初にそれを言わなかったのか。抗議交渉の様子をみて、労働者の怒りが大したことがなければ黙ってしまうつもりだったのか。

これが当局の姿だ。労働者が死ななければ対策など講じようとしないのだ。絶対に許せない。

本部、直ちに抗議闘争の拡大を指令―「生命を守るための自衛手段」を宣言

さらに、部長は「心で思っていることがすぐ形にでるとはならない」とか、「もちはもちやである」などと居直りに終始する無責任な発言を行った。

乗務員は、今も命をかけて運転しているんだ！

細代踏切は、過去一年あまりの間に四回の事故が起き、商業新聞でさえ〝魔の踏切〟と呼ぶ危険な場所である。動労千葉は再三改善を申し入れてきたにもかかわらず、当局はその都度「通行量が少なく見通しが良い」として対策を怠ってきた。当局がわれわれの要求を真剣に聞き、遮断棒さえ取り付けていれば、平野君の命は失われなくてすんだのだ。

抗議交渉は、最後に布施書記長が「平野君の死が大変なことだというなら、動労千葉の運転保安要求を受けとめて取り組むということを明確にさせるべきだ。乗務員は業務上ミスをすれば処分され昇給がカットされるが、当局は乗務員を殺してどう責任をとるのか。心構えや精神論だけの議論では運転保安問題で当局とはかみ合わない。明確な回答が出されねば安心して運転できない。そういう体制がとれるまでわれわれは自衛手段をとる」と通告し、運転保安闘争を闘う決意を明らかにして打ち切った。

本部は、以上の団交経過にふまえ、即日、「指令第15号」を発出し、抗議闘争の戦術拡大を指令した。

平野君の死を無にしないためにも、全組合員が運転保安確立・動乗勤改悪阻止の闘いに決起しようではないか。

83年度年度末手当妥結

(1) 支払範囲……一九八四年三月三十一日現在職員。
(2) 支払額……基準内賃金（婚姻加算を除く）の〇・三月分。
(3) 支払日……一九八四年四月九日以降、準備でき次第。