日刊 動労千葉

86. 10. 27

No. 2391

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

マル生組合「千葉鉄道技能人協議会・副委員長」裏切り逃亡分子 行方富士夫が

暴挙 濃霧・徐行区間で「もっとスピードあげろ」と強要

千葉局総体の運転保安無視 10/27・28・29強力順法を貫徹せよ

十月二七日、新茂原―八積間の線路切換に添乗した裏切り分子＝行方富士夫・千葉鉄道技能人協議会副委員長（局課員）は「徐行区間」であり、なおかつ濃霧のため信号機の見通し不良であるにもかかわらず、「スピードをあげろ」と要求し、運転保安確保に全力をあげる動労千葉に挑戦してきた。われわれは、行方富士夫を徹底的に糾弾するものである。

当局の安全無視に対し、自ら「運転保安確保」の線見実施

当局は「61・11ダイ改」をめぐる交渉の中で、複線化に伴う新茂原―八積間の新線路切換について、「机上訓練」の提案を行ってきた。

そもそも駅にして二駅、約7・2キロの長区間の線路切換に加え、カーブで見通し不良のために中継信号機を二本も設置する新線路切換を、机上訓練だけで済ませる、などということがあったろうか。

動労千葉は運転保安確保の立場から、線路見習の実施を要求してきたが、当局はこれを拒否してきた。

そして、十月二六日をもって一方実施という状況の中で、勝浦支部・千葉運転区支部は「自らの力で運転保安を確保しよう」と起ち上がり、非番・公休を返上して7・2キロを歩いて線見したのである。

乗務員の線見をせずに、局課員・現場管理者がトロリー線見？

こうした事実はマスコミにも報道され動労千葉が抗議の順法闘争に突入し、当局の安全無視の姿勢がクローズアップされるや、当局は急拠、局課員や現場管理者によるトロリー線見を実施し、批判をかわそうとしてきた。

乗務員の線見でなくて何の線見か！

動労千葉は、千葉局で四五〇名の要員合理化と、運転保安無視の「61・11ダイ改」一方実施を弾劾し、これを阻止するため、十月二七日をもって再度の順法闘争に突入した。

そして十月二七日の切換当日、勝浦支部乗務員運転の電車に添乗した行方富士夫は、濃霧で信号機がよく見えない状態を承知で「スピードをあげろ」とほざくとともに、当局が設定した徐行区間（45K／H）を走行中であるにもかかわらず、なんと「もっとスピードをあげろ」と45K／H以上で運転することを強要した。これは、千葉局総体の運転保安無視の姿勢を示すものであり、われわれは行方＝当局を徹底的に弾劾し、断固として抗議の順法闘争を闘いぬくものである。

（サンケイ 10/26）

千葉動労 あすからまた順法闘争

【千葉】千葉動労（中野洋委員長、九百六十人）は十一月のダイヤ改正などに伴う人員合理化に対して、再び二十七日から三日間順法闘争を行う方針を二十五日明らかにした。県内九線区で運転士部門は連日、始発―正午まで。

また二十七日から新たに高架線に切り替わる外房線新茂原―八積駅間七・二キロで、運転士の下見不十分を理由に、時速四十五キロで電車を運行する。さらに二十六日から一部列車の車掌廃止と列車無線、防護無線の試験的導入について、安全上の問題と実物取り扱い訓練を受けていないことから、無線での呼び出しには、停車して対応する、としている。

列車無線、防護無線の導入について、動労千葉の水野正美副委員長は「現場レベルで、無線の盗難や破壊が出ていることは知っている。もし車掌のいない列車で無線が壊れていた場合、乗車拒否もあり得る。また実物を使用して訓練を行っておらず、走行中の応答は安全上疑問があるので停車してから応答する」と述べた。