



NO. 587
発行
06・12月7日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
守橋久仁雄
編集責任者
教宣部

羽越線事故から一年

『公共交通の安全を問う』新潟集会



十一月二十三日
十三時から新潟市トクイン新潟で、『公共交通の安全を問う』新潟集会が開催されました。三十八名が参加しました。

集会には、関西大学教授・安部誠治先生から『輸送の安全と規制緩和』について講演。また、規制緩和後の職場の実態が、全自交・全港湾・建交労・国労から、それぞれ報告されました。

宣伝行動を展開

集会開催前の十一時〜三十分、新潟駅頭で宣伝行動を展開しました。宣伝行動には十七名の組合員が結集しました。JRの安全問題について、チラシ配布など行い、訴えました。

大きな闘いの輪を

国労・加藤副委員長

集会、開会あいさつは、国労・加藤副委員長から『羽越線事故から一年が過ぎようとしている。昨年は悪天候が続き大きな災害が起こった。JRの安全に対して予防方式を取るよう訴えてきた。しかしJRは、発生主義になっっている。仲間の職場実態を報告していただき、お互いに交流を深め、大きな闘いの輪を広げたい』とありました。



輸送の安全確保の闘い

守橋委員長あいさつ



JRに対する安全問題はどうか迎えるのか〜羽越線事故から1年を迎える。現況は、どうなっているのか全体で考えていく。輸送の安全確保の闘いを、どうつって行くのか、学習し交流する。12月25日、慰霊碑で式典をおこなう。国労も献花する予定。『規制緩和』=安全問題とは切り離せない。職場からの報告=厳しい実態・告発・他交通労働者について同様な状況があると思う。お互いに向う方向、学習していく。



なぜ事故が起きたか

安部誠治 先生の講演は約一時間、パソコンとプロジェクターを使いわかりやすい内容でした。JRにおける事故の内容・原因など実際に発生した運転事故にもとづいて解説されました。



講演内容・パンフ作成

事故が発生した要因・なぜ起こったのか、運転士の健康状況、職場の安全対策・安全に対する設備投資や要員の確保など具体的な事実を上げながら説明・解説されました。

講演内容は、安全にかかわる重要な内容です。当日の講演を録音、講演の内容を中心に、地本でパンフを

作成します。

講演後は、全港湾・全自交・建交の代表の方から職場の実態についての報告がありました。JRの実態については、国労・東日本本部の高野書記長から、JRの現場について事故が多発している危険な状況が詳しく報告されました。

その後、『安全にむけたアピール』を全体で採択し新潟集会を終了しました。

職場の実態・報告

全港湾・小柳書記長

規制緩和によって四月から誰でも営業ができることになった。反対している。神戸港で新規参入があった。各港で参入の動き、秋田では、トラックの輸送運賃、地元の会社に売り込みに行った。港湾法では秩序を乱す会社は認められない。全国の港で集会の開催・ストの決行。新潟も突入した。その後は、国交省は重く認め調査。その後、新規参入会社は申請を取り下げた。新規参入に対して港を守るため、安全な職場を守るため運動を展開していく。



平均年収 200万円代

全自交（タクシー）・海藤書記長

規制緩和で賃金が下がった。年収430万円だったが現在の平均年収は306万円。それは大阪、東京を入れた平均値。新潟・東北は200万円代の平均年収。未組織はもっと劣悪な労働条件だ。職場では三人が病気になる。脳溢血・過労業務・労災。勤務時間をオーバーした勤務実態。事故が三割増になっている。安全性が低下、低賃金・車の状況「七十万」の走行によりサービスの低下・安全上、危険な状況。規制緩和、車の台数規制が無い。不良運転者、新規参入会社が雇っている。運転者の資格をもっと厳しくしていく。運転者資格の創設を。台数・運賃は安全性を確保していくことで改善。（利用客）全国・二十二億人・新潟県・2600万人
新潟市・1060万人

建交労・杉崎委員長

規制緩和、運輸業界がやられれば、今の建設業界と同様になる。トラックの青ナンバー会社は厳しかった。今は申請すれば認可される。運賃は届出制。大企業は外注へ、運賃の低下、勤務が劣悪。車は四年で買い換えだったが、今は古い車でも可能。現在は白ナンバーの車が青ナンバーになって仕事を取っている。

荷物を積んで目的の地まで運ぶが、空で帰らず別な土地で荷物を積みませ帰す、勤務時間のオーバー。労働強化により事故へ。そうしなければ会社は経営が成り立たない。

ダンブ、台数が増えて仕事が取れない。大企業、日通、やまとは外注会社にさせているのでまったく影響が無い。

