



国鉄新潟

NO. 689
発行
10・4月30日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
関川 和彦
編集責任者
教 宣 部

県民へ訴え世論を変えていく



四月十八日、新潟県春闘共闘会議主催の「ダンブ・トラックパレード」が、新潟市中心部で展開されました。

新潟市西区の近鉄物流に八時三〇分に集合し、車の側面などにスローガンを書いた横断幕を貼り付け作業を行い、出発式を九時過ぎ頃から開催しました。

当日は若干、風がりましたが雨は降りませんでした。ダンブトラックパレードには、全体で三〇名を超える労働組合の仲間が結集し国労から四名が参加しました。

大企業の内部留保 一三〇兆円を超える

出発式では、建交労の冨井さんの司会で開会し、はじめに県労連の佐藤議長のおいさつがありました。佐藤議長は、「今春闘はものすごい不景気で雇用不安などきびしい状況だ。労働相談を実施、全県で百七十八件の相談があり毎日のように労働相談があった。大企業は二二〇兆円の内部留保をもっている。大企業の内部留保を吐き出させ、社会的責任を果たさせる闘いにしていく。県民へ訴え世論を変えていこう」とおいさつがありました。



ダンブ・トラックパレード 新潟市内走る

続いて建交労の杉崎委員長のおいさつ、国労新潟地本の関川委員長のおいさつがあり、参加されている労働組合の代表の方々のおいさつがありました。

建交労杉崎委員長は「ひどい状況が続いている。八時間働いても生活実態は厳しい。さまざまな課題を抱えながら闘っていかねばならない」とおいさつがありました。

新聞の作り方

テーマだけでなく記事の種類も決める

編集会議では、企画が決まったら、キマリものでいくか連続・連載もの、特集、座談・対談、調査・アンケート、行事案内にするかなど「企画の種類」を決め、さらに報道記事、解説記事、評論記事、ルポルタージュ、人物インタビュー、投稿・投書、コラムなど「記事の種類」も決めます。字数（字詰め・行数）、執筆担当者、締切日（少し余裕を持って）決めておきます。企画が決まったら、紙面がどんな形になるか、ラフレイアウトを作っておくと、字数が割り出せ、完成予想図画できて、その後の作業がすずめやすくなります。

また、次の号をどうするかだけでなく2、3号先の企画やテーマも話し合います。先々に手を打つ編集スタイルを確立することが、企画の幅の広がりや厚みをもたせることにつながります。



地本・関川委員長 あいさつ

地本・関川委員長は「JR不採用問題について二十三年間、闘ってきた。与党・公明党の解決案が示され政府が受け入れた。私たちの闘いがひとつ出口へ向けた入り口に入った。長い闘いが解決へ進んでいる。長年、ご支援していただいていた感謝している」とおいさつがありました。



パレードは近鉄物流を出発し、新潟バイパス黒埼インター→紫竹山インター→明石通り→駅前→東大通り→万代橋→榎小路→東中通り→昭和大桥→県庁→平成大橋→近鉄物流 というコースでした。



出発式最後に、全体で団結がんばろう！を力いっぱい行いました。

新しい仲間紹介

4月1日、長野地本から新潟地本の所属になりました、村山さんと滝沢さんを紹介します。

村山 浩和

昭和35年生まれ、50歳です。家族は、両親と家内と子供3人で、もうすぐ「おじいちゃん」になります。パソコンをいじるのが趣味ですが、実用的なことはできません。最近インターネットのパチンコ屋さんに入り込んで、数百万勝っていますが、「円」でないのが残念です。支社が変わったことで仕事上での支社間の違いが多く、新潟のシステムに戸惑っている現状です。

長野では国労組合員は多勢いましたので、「会費要員」的な面がありましたが、少数精鋭の新潟の方たちの足をひっぱらないように頑張りたいと思います。よろしくをお願いします。

滝沢 仁

この度、長野地本（国労東北信支部）より新潟地方本部へ所属となりました滝沢です、よろしくをお願いします。

私たち十日町駅は、信濃川発電所の違法取水問題に関わるお詫びの一環として長野支社から新潟支社に4月1日より移管となりました。また、どんな問題があるかははっきりしませんが、業務の引継ぎ問題、冬期体制の問題、地本・地区協・分会など組合員としての関わりなど不安もありますが、これからは新しい仲間として行動し活動を通じて交流を深め十日町駅で頑張っていきたいと思っております。よろしくお願いたします。



安全問題
安全はすべてに優先する
福知山線脱線事故から5年



四月二十三日
新潟駅前で安全
行動日として地
本で宣伝行動が
十七時三〇分か
ら十八時過ぎま
で展開されまし
た。
今年、四月二
十五日は福知山
線脱線事故から
五年が経ちます。
このような悲惨
な事故が一度と
繰り返さない。
安心して乗れる
利用しやすい鉄
道を、めざして
いくため、市民
に向けて訴えま
した。

国鉄労働組合 新潟地方本部 連絡先 電話 025-244-1284 FAX 025-244-1347



遅れたため ブレーキ使用が

国交省の報告では、運転士のブレーキ使用が遅れたため、制限速度七〇キロのところ一六キロで列車がカーブに進入し、脱線したと推定されています。また、運転士のブレーキ使用が遅れたことについて、厳しい日勤教育などJR西日本の運転士の管理方法が関与した可能性も指摘されています。

また、事故がおきた宝塚駅、尼崎駅の間で運転時間と停車時間に余裕がなく、以前から定刻

（二〇〇五年・平成十七年）四月二十五日、JR福知山線・塚口駅、尼崎駅間、宝塚発向志往南行き上り快速線（七両編成）の二両目から五両目までが脱線し、一、二両目が線路東側にあるサンシャイン一階の駐車場や柱に激突。一〇七名（乗客一〇六名、運転士一名）が死亡、五六名が負傷しました。

事故から五年を迎えます。改めて亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げます。

事故報告書の漏洩

新聞報道などで二〇〇九年九月二十五日にJR西日本の山崎正夫前社長が二〇〇六年五月以降に国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の元委員に対して「ATSがあれば事故を防げた」という文言を報告書から削除するよう要請していたことが判明

企業の社会的責任を

元委員はこれに応じ、委員懇談会で報告書からの削除を主張したが、反論が相次ぎ、報告書は原案通り公表された。

また、事故調査委員会鉄道部会長の報告書公表前のJR西幹部へ複数回にわたっての接触も判明しましたが、運輸安全委は「事故調査までJR西側に行っていた」というような発言はなかった」としています。



安全・確実に 輸送する

前社長は二十五日午後記者会見を開き、謝罪。十一月十八日に最終報告を提出、漏洩にかかわった役員や社員計三十五人に対する社内処分を発表しました。

私たちが国鉄労働組合は、このような悲惨な事故を二度と繰り返してはならないと強く決意しています。

私たちの基本的な考え方は、交通運輸事業の使命は一人と物を安全・確実に輸送することであり、当然ながら「安全はすべてに優先する」という立場です。

事故が発生してから一連が悪かった、仕方なかったでは済まされたいことと。機械やシステムは注意喚起せず、劣化が進行する「国の安全基準は緩和なく、強化すべき」という視点で、輸送の安全を守るためにゆとりある労働環境をめざして「安全総点検運動」を取り組んでいきます。

私たちは、安心して乗れる、利用しやすい鉄道をめざしていきます。

みなさんの、ご意見・ご要望をお寄せください。

国鉄労働組合 新潟地方本部

安全はすべてに優先する 福知山線脱線事故から5年