



労働講座 二日目

次号からの続きです。労働講座は、17時30分過ぎに第1日目を終了しました。

二日目は、9時に開会しました。

新幹線が はくたかと接続 しているか？

新幹線が「はくたか」に接続しているか？「たにがわ」の方が利用者が多いのではないか。現在、新潟までの列車が過剰に走っている。乗車率が少ない。



1995年に 運動がはじまった

1995年に在来線問題で運動が始まったのは、国労直江津支部が運動を始めてからになる。「三市連絡会」が発足できなかったら、どうなっていたのかわからない。運動が発展していなかったのではないか。地域の運動団体を別個に組織していった。

妙高町長、妙高村長は当時、協定書に署名した。その責任があるため住民組織を運営していった。

現在は3つの住民組織がある。連絡会、2重、3重の枠組みで組織が発足し連絡会がある。他県から見ても住民組織は無い。

労働組合、職場だけの運動ではなくて地域住民組織で運動を進めていくことは、なかなか無い。

上越以外でも アンケート調査を

アンケート調査の実施は上越地域では連絡会で運動ができた。上越以外の県内で調査を進める。特急が止まらなくなる駅は柏崎・見附・東三条・加茂・新津など。

NO. 775
発行
13・2月20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



街づくりにとつて大きな問題だ。特急の廃止に対しての危機感が無い。この問題について国労の出番ではないか。住民意識についてアンケート調査の実施を進めていくこと。



旗開き盛り上がる

伊藤さんの
うたごえん



第一日目の日程が17時半頃に終了しました。盛りだくさんの企画内容だったので、参加した組合員のみなさんは少し疲れ気味の様子でした。

湯沢の温泉に温まってから、18時30分から「旗開き」が開会。

関川委員長の乾杯あいさつの後、伊藤さんの素晴らしい歌声が披露されました。最近、文化運動が低迷していて昔のような活動が行われていません。伊藤さんの歌声は、昔の頃の雰囲気をおよみかえらせたように感じました。

「旗開き」では各地域分会の代表の方々から感想や拡大に対しての決意など、あいさつがありました。最後は、全体で国鉄労働組合歌を歌い更に交流を深めました。

その後は、各部屋に会場を移し、夜遅くまで盛り上がっていました。



全体の意見から

二日目は労働講座の続きを行いその後、全体から意見・質問が出されました。

●越後ときめき鉄道の社員3名が車掌見習いなど、短期間で実施されている。現在、乗務している。越後ときめき鉄道の入社式で、社長は30年大丈夫だと言っていた。労働条件では、初任給が大卒・JRより1万円少ない。

●会社の要員規模は250名。今後の基本計画でどうなっていくのか。

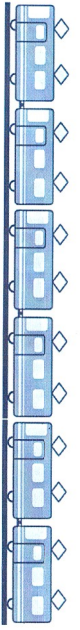
●新井・直江津・糸魚川駅は拠点駅として運営し、ここに現業機関職場を置く。

●レール使用料は車両数で決まる。貨物会社の方が負担が大きい。だから、ときめき鉄道は1両編成だ。

●列車運行に関する指令の調整が出来ていない。列車の遅れに対する対応、連絡調整ができなくなる。連絡がうまくいくのか心配だ。

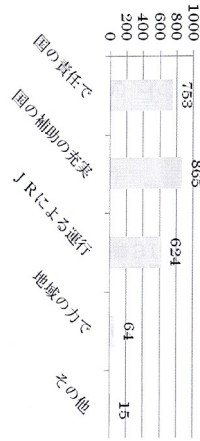
●地本旗開きは、二日目の日程の労働講座を10時頃終了し全日程を無事に行うことが出来ました。お疲れ様でした。



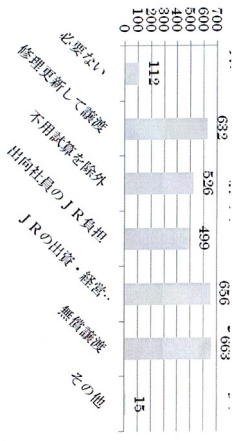


子や孫の代にも
維持される鉄道を！

第3セクターの経営安定のため

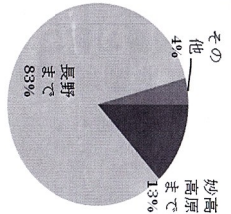


第3セクター維持のためのJRの役割



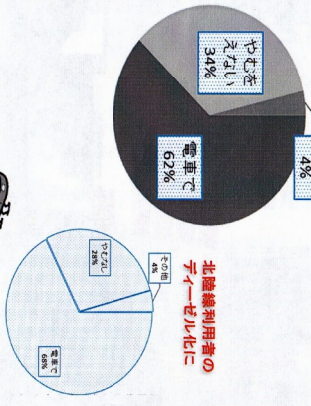
ダイヤルでなく電車で運行を 68%

信越線 どこまで運行



加行在来線の列車をどこまで運行するかはどのくらいか、信越線では「長野まで」を希望する人が81.1%と「妙高まで」を希望する人が12.8%と大きく上回りました。北陸線では「富山まで」が5.4%、北陸線では「富山まで」が27.3%でした。富山と金沢を含ると「7.3%」でした。また「が全体の82.7%の圧倒的多数を占めました。JR四国日本は、北陸と新線を船かの特急「北越」を廃止するとしています。これに「4%」を希望する人が26.4%、「不便して中（3往復）維持すべき」26.4%、「1%」合わせて80.5%の維持を強く願っています。

ダイヤル運行



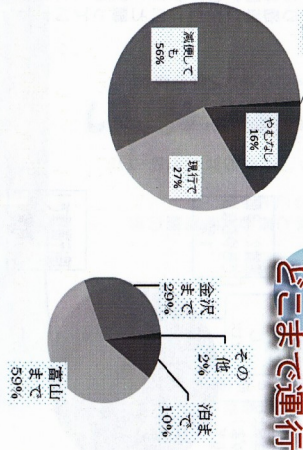
会社は、北陸線はダイヤルを走る計画です。これに知して「電車による運行を希望するべきだ」と同じ人は82%のほりました。これは信越線利用者もほぼ同様で、利用者も合わせての回答です。北陸線・大糸線がダイヤルでなく電車での運行を強く希望しています。富山までですが、江津まで延ばすことができます。

雪害による

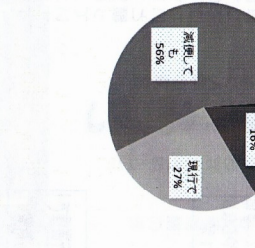


全国的に第3セクター鉄道は、ほとんどが赤字経営です。「経営安定のために」沿線住民は何を希望しているのか。国は「国の責任で」58.8%でした。ついで「国の責任で（並行在来線を維持すべき）」51.2%、「JRによる運行を続ける」も42.4%の支持がありました。「国が関与する必要はない」はわずか4.3%です。新幹線建設とひきかえに並行在来線を地方におしつける「取組と賛成意見」は、国民に全く受け入れられなことが鮮明です。「JRに対してはどうか」でいよいよ「鉄道運賃の無償譲渡」「出資名目差を参加する」「修理・更新して譲渡すべき」44.5%、「4.4%」「儲けを」42.9%、「JRに対しては、巨額赤字を向け続ける」11.2%の意見が示されています。

北越線のどこまで運行



北越線のどこまで運行



第3セクター鉄道の除雪体制について聞き取った。雪害による運行停止に対して「列車は止まるべきではない」37.8%、「朝夕は確保」54.8%と「止めない」91.1%でした。また「ええ、このときき鉄道」がきつくと除雪体制を確立することを沿線住民は強く期待しています。

特急「北越」の廃止

