



われわれにとって『決戦の年』と位置づけた2016年の幕開けは、長野県豊井でツアーバスの転落事故が発生した。この事故で15名もの尊い命が奪われた。同じ交通運輸労働者として決して見過さない死傷事故である。その後もツアーバス等の関連事故が相次いで発生している。それぞれ個別の事故原因は今後明していくかは知らないが、一連のバス事故の背景には自民党小泉政権以降、断行されている規制緩和と市場競争原理の中に放り出された企業の賞罰優先・人件費を含む徹底したコスト削減策が大きく影響しているのではないか。

2012年4月、関越自動車道で高速バスの居眠り事故が発生した際初当選間もない『たしろかねる』参議院議員は、JRバス関東労組連携し、一人で運行できる距離や連続乗務日数や連続運転時間に制限させたツアーバス等運営の「方針ドリーム」策定のための整備に尽力された。しかし未だ企業による法令違反は後を絶たず、悲惨な事故は相次いでいる。

今年3月、JR貨物は中期経営計画2016の最終年度にむかう最後のダイヤ改正を実施する。H28年度末に鉄道事業の黒字化を実現するダイヤ改正であるが故に、その焦点は収入の確保・拡大を実現する商品(ダイヤ)の提供が課題となる。しかしその場合、鉄道貨物輸送の大半の価値は、荷主・顧客からの「信頼」にある。この信頼は、鉄道貨物輸送の安全・安定輸送の確立によって生み出されることがわかれ使は決して忘れてはならない。鉄道貨物輸送の責任において、重大事故や列車遅延が多発すれば、その信頼は一瞬のうちに崩れ去る。特にわれわれ

労働組合は、働く者の命を守るうえでも鉄道輸送の安全性の確立に向け、躊躇せず『舌』を上げ続けなければならない。同時に緊張感を持って業務にあたらなければならぬ。ゆえに鉄道貨物輸送の安全性の確立は、単に精神論や「押し付け」「監視」に委ねてはならぬ。会社は働く者の「舌」に耳を傾け、賞罰優先で徹底したコスト削減に偏らず、科学的に適切な「ヒト・モノ・カネ」の投資を前提とした真

体的な安全対策を講じなければならない。

今次ダイヤ改正では、北海道新幹線の函館開業に伴い青函トンネル内に新幹線

列車との共用運転が実施される。世界初の試みである。当面は新幹線

全性の確立には万全を期さなければ

ならない。

しかし一方で新幹線の高速走行(2018年春に新幹線1往復200km/h運転)が検討され、

JR総連は「JR総連第38回定期中央委員会」が開催されました。貨物

連第38回定期中央委員会が開催されました。JR総連から委員・傍聴12名

が参加しました。たしろかねる議員も参加しました。たしろ

かねる議員も参加しました。たしろ

</