



国鉄新潟

NO. 579
発行
2006・9月30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

要請は五項目

将来・安全・利便性など要請



北陸新幹線の金沢延伸開業まで八年。長野・金沢間の約二五五キロが並行在来線としてJRから分離される。これほどの長大区間が分離されるのは全国で初めてである。

『くらしと地域を支える鉄道の充実をめざす新潟連絡会』はじめ富山石川県労連や在来線を守る会など代表・二五名が九月一四日、並行在来線を鉄道として存続させることなどを求めて、国交省・北陸信越運輸局に要請した。

国労からは地本守橋委員長、直江津支部大平書記長・新潟地区連として新潟支部井上副委員長が参加した。



国交省は対策にイニシアを 並行在来線問題で運輸局要請

全区間を残す 運輸局・考え示す



要請に運輸局は『並行在来線全区間を残す』『第三セクター鉄道の厳しい現状は認識している』『国も優遇措置やJRへの要望など行っているが、第三セクターの維持・発展に必要な支援はする』などの考え方を示したが、国交省がイニシアチブを持って政策提言すべきとの要請については消極的な態度に終始した。

今後も引き続き要請・懇談の場の設定を確認して要請行動を終えた。



経営厳しく 二度の運賃値上げ

要請の中では、並行在来線として第三セクター化した『しなの鉄道』の現状が報告されました。しなの鉄道は、一九九七年に鉄道資産を一三五億円で買取開業。しかし経営は厳しく二度の運賃値上げで、さらに乗客減に。

多くの参加を



十一月十二日(土)
皇居外周
「マラソン大会」
第十一回東日本本部

国交省は各県の対策協議会などの結論を待つのではなく、並行在来線を将来とも鉄道として存続させ、総合交通政策の視点から、今こそ積極的にビジョンを示すべき時だ、など強く要望した。

政府・与党合意で決められた新幹線建設に伴う並行在来線のJRからの経営分離そのもの見直しが求められていること。貨物物流にとっては日本縦貫の大動脈でもある。

積極的に対応を
示すべき

赤字解消のため県が一〇三億円の債権放棄したものの経営難は根本的に解決しない。

『安全集会』(仮称) 講師・安部誠治先生

11月23日 (木) 新潟市『トークイン新潟』



『安全集会』は、十一月二十三日(木)新潟市『トークイン新潟』十三時から開催します。

位置づけは、羽越線事故からやがて一周年という時期に、『規制緩和』と闘う交通運輸労働者の結集の場とすること。公共輸送の安全を守る闘い。

講師は、安部誠治先生で、『公共交通が危ない〜規制緩和は何をもたらしたか』などの内容を中心に講演していただきます。

当日は、新潟駅頭での宣伝行動を計画しています。また、建交労、港湾、全自交等、交通運輸を中心に『安全集会』参加を呼びかけます。



特急にちりん・脱線事故

9月17日・日豊本線
延岡～南延岡間・脱線・転覆
乗客5人・乗員1人ケガ

ブレーキと同時に突風

JR九州
宮崎県 延岡市 日豊



線特急列車横転事故について、JR九州は十七日、『運転士が、非常ブレーキをかけて停車したのと、ほぼ同時に突風が吹いて横転した』と説明した。

●JR九州・宮崎運輸センター(宮崎市)が、運転士から聴取した内容によると、列車は、午後一時四十七分に南延岡駅手前の延岡駅に到着。この時点で、運転士は▽南延岡駅から先は運休する▼南延岡駅までは時速二十五キロの速度規制で走ると博多総合指令(福岡市)から無線で指示を受けた。

車両が浮き上がって横転した

○同五十分に延岡駅を発車。走行中に、目の前を折れた木などが、あおられて飛んでいくのが見え、強風が吹いて危険と判断し、非常ブレーキをかけて停止させたのとほぼ同時に、車両が浮

き上がって横転したという。

●JR九州では午後五時から、青柳俊彦・安全推進部長らが福岡市の本社で会見した。

青柳部長は、事故当時に現場から約二キロ離れた橋で三八〜四〇メートルの突風が観測されたことを明らかにしたうえで、『走行中の瞬間的な突風が原因とすれば、防ぎようがない』と苦しい表情で語った。

○同社の運転規定では、各駅間などに設置されている風速計が二〇メートル以上二五メートル未満を観測すると、警戒処置として時速二五キロ以下の徐行運転に切り替え、風速二五メートル以上になると、運転を停止させる。

●会見の冒頭では、青柳部長ら二人は『お客様が負傷する大変申し訳ない事故を起した』と謝罪した。