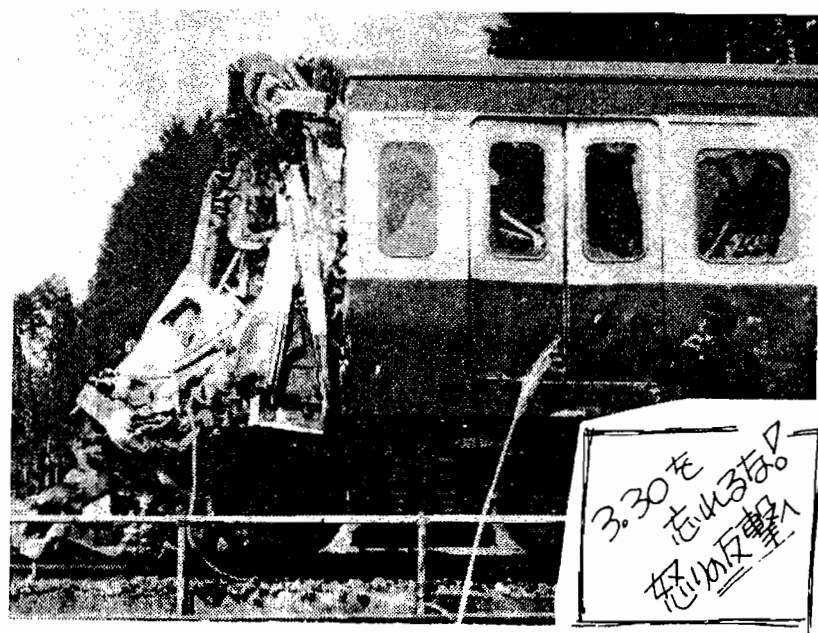


＜平野さん虐殺事故＞

“3・30を忘れないために”



国鉄千葉動力車労働組合青年部

# 平野さんを刃収したのは

# 当局だ。



ー心にきざみつけておくべきインター

平野さんが殺された。運転保安無視の理不尽な大合理化の強行が平野さんを殺したのだ。あれから1ヶ月がたつ。しかし、わすれようもない。かけがえのない仲間が殺されたのだ。

われわれは、自らの闘いの不十分性を痛いほどつきつけられた。3・30をわすれるな。平野さんの死を絶対むだにすることはしないと心にきざみつけた。そして、心に命じた。労働者は闘わなければ殺されるのだ、と。

われわれは、3・25の闘いをやりぬいた興奮もさめやらぬなか新たな決意をうち固め、闘いにたちあがった。

あの事故のちょうど10日前(3月21日)運転保安に関する動労千葉からの申し入れ(「申4号」)の第2回目の団交がおこなわれていた。その席上当局は「すでに線路関係

の論議は終わった……保線課長が責任をもつ」と、9年間にわたって実施されてきた「線区徐行」の解除を通告しようとしてきた。

「線区徐行」は、「近代化—合理化」政策の強行により、運転保安が低下し、線路の著しい悪化がもたらされたことに対する動労千葉の長期にわたる運転保安闘争——組合徐行「闘争の画期的成果としてかちとられたものである。しかも、われわれの追及に対し、当局は「悪くなったら再度に徐行すればいい」「乗務員は定時・定速で走っていいばいい。それが使命だ」「乗務員が線路問題についてこやかく言うのは勉強不足だ」「一度答えたものについては二度と答える必要はない」と、絶対に許すことのできない暴言をもってこたえたのである。

## 乗務員におそわれる魔の細代踏切

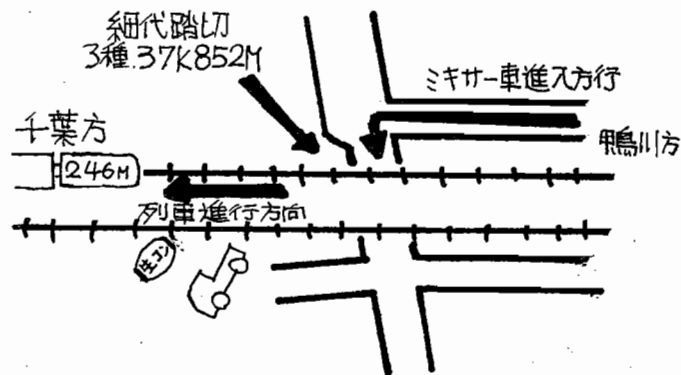
たった1年間で4件の踏切事故が発生!

- △ 53.12.16 — 普通車
- △ 54.12.10 — “
- △ 58.2.19 — 小型トラック
- △ “ 8.13 — 普通車
- △ 59.1.24 — “
- △ “ 3.30 — コンクリートミキサー 平野さん殺される

たった1年間で4件。

5本の道が集中するPにもかかわらず遮断機もない!!

当局は動労千葉の要求を無視し続けた



そのわずか10日後、平野さんは殺されたのだ。

外房線・茂原―八積間の細代踏切において246M列車が警報無視で突っこんできたコンクリートミキサー車と衝突した。この踏切でも度め(しかも、この一年間だけで4度の)の衝突事故であった。しかも、その事故原因のすべてが遮断機もついでないがゆえの警報無視である。

勤労千葉は、この踏切を早くから「危険踏切」として再三にわたって改善を要求してきており、とりわけ「申4号」においても強い申し入れをおこない、追求していた所だったのである。この「申4号」に対する当局の回答が前述の暴言だったのである。

「ヤミ・カラ・タルミだ」「職場規律だ」「合理化だ」「賃金抑制だ」「処分だ」と、すべての犠牲者労働者におしつけておきながら、われわれが自らの生命と乗客の生命を守るために要求した保安対策に対して極めて不誠実な態度をとりつづけたその結果がこれだ。

平野さんは、乗客の生命を守るための最後の最後までスレーキハンドルを握りしめたまま、無残にもおちつづたれ重殺された。

## 指令を発出

一、関係支部は、3月30日事故復旧・開通時から4月1日24時まで、外房線、茂原―八積間細代踏切(三七K八五二)を通過する全列車を対象に、最徐行運転及び気笛吹鳴行動を実施すること。  
二、各支部は、上記事故について全組合員に明らかにするとともに、抗議の現場長交渉を実施し、危険踏切の解消を申し入れること。  
(勤労千葉指令第十四号・一九八四年三月三十日)

翌日、勝浦支部の仲間を先頭に怒りの抗議交渉が行な

れた。しかし、当局の発言は「原因はミキサー車が警報を無視して進入したため」「踏切事故は減っている」「交通量も少なく見通しもいい踏切なのに」などと、眉直りつづけた。自らの責任は完全にタナ上げして、他に責任をなすりつけ、あとは何の誠意もない形式的な発言に終始した。

仲間が殺されているのだ。怒りが爆発した。「何人死んだら改善するんだ?」「お前が殺したんだ?」「平野さんを返せ!」もうガマンできない。満腔の怒りを叩きつけ、その場で、最徐行運転、気笛吹鳴、喪章闘争を全線区に拡大することが決定され、闘争指令が発出された。

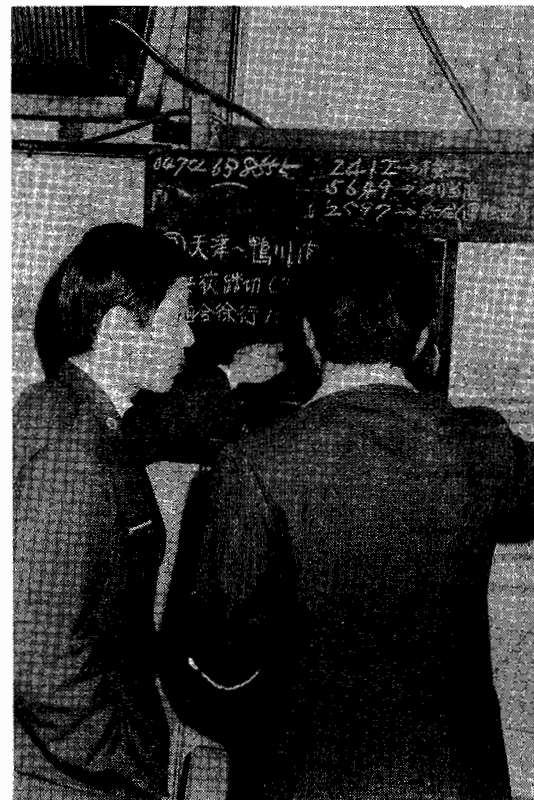
4月2日には、勝浦市墨名の平野さんの自宅において、しめやかに告別式が行なわれた。また、その日抗議のプラデうすめくつされた勝浦運転区に300名の組合員を結集



怒りは爆発した。事故の翌日、勝浦支部を先頭に  
千鉄当局を弾劾する。PP

平野さんをこのような無残な死においやったのは誰だ。当局よ。「責任をもつ」とどう語ったのは誰だ。いったいどう責任がとれるというのだ。平野さんを返せ。平野さんを殺したのは当局だ。われわれは悲しみを怒りにかえて、その日ただちに闘いにたちあがった。

指令が発出された。



( 3 )





3・30は、何よりも、現在の臨調・国鉄攻取がわれわれ国鉄労働者に何をもちうるものであるかを鮮明に照らし出した。

大事故は必ず大合理化と結びついておきている。

国鉄のオニ次長期経営計画（70〜74）において、新幹線計画が一切に優先され、経費削減の名のもとに人づらし、スピードアップ、ロングラン、が強制され、保線区では深刻な人手不足で線路の荒廃が進み、超過密ダイヤが導入されるなかで、63年三河島事故（死者10名）、64年鶴見事故（死者13名）という二大惨事がひきおこされた。高度成長を支えるための苛酷な労働強化と多数の労働者、乗客の死——これがオニ次合理化計画の帰結であった。

高度成長が終わりを近づけ、中曽根がいよいよ軍事大國化・戦争へと突き進むとする現在、その臨調・国鉄攻取の帰結は、国鉄労働者もこれを許すならば更にもっと恐ろべきものとしてあつたのである。更に10万人の合理化が強制され、20万人台になったとらいつたほどのような事態が発生するのか。また平野さんが死をもって示したことは、労働者は闘わなければ一切の権利・生活を奪われ、三池や北炭の労働者のように資本によって殺されるのだ、ということである。我々は、このことを心にきき込みつけ新たな闘いに立ちあがらなければならない。

3・30は、また、「ゆとり運動」などといって臨調・当局の尖兵となって合理化を推進する革マルの反労働者性をも今一度なまなくあばきだしたのである。

実は、動労革マルは平野さんが殺されたまにその日、動力車乗務員に殺人的な労働強化を強制する動労改進黨攻撃に対して、歴史的な裏切りをおこない、翌日、鉄労と共に「大動了解」の回答をあたえたのであった。

「ゆとり不足はフリーアーする」「2〜3割ゆき度をあげる」「われわれはさらにゆとりを前提にしつつ職場と仕事と生活を守る」などという国鉄労働者を奴隷のように屈服させることを強制する動労革マルの道がいったい何をもちうるものなのか。われわれは今一度怒りも新たに動労革マル追放・一掃の闘いを決意しなければならない。

中曽根と真向から対決し、臨調・国鉄攻取を全力で粉砕しよう。動労千葉の反台・運転保安闘争の伝統を更に発展させよう。一切の犠牲を労働者人民におしつけ、戦争へと突き進む中曽根を打倒しよう。



## 〈勝浦支部青年部の決意〉

平野さんの死をむだにするな。

— われわれにあたえられた闘い —

勝浦支部青年部長 君塚作治

去る3月30日、午前10時33分頃、外房線・茂原～八積間の細代踏切で、鴨川発千葉行の246M普通列車とコンクリートミキサー車が衝突し、平野雅夫電車運転士が殉職するといつ痛ましい事故が発生しました。突然の訃報で勝浦支部は、深い悲しみと残念・無念の悲しみに包まれてしまいました。それから一ヶ月が過ぎましたが、30は絶対に忘れてはいけない日になってしまいました。

平野さんは35才という若さで息絶えました。生前、平野さんは、スキー、釣り、ゴルフ等の趣味を持ち、他人に左右されず自分の生きるべき人生を歩んできた人でした。

我々の運転保安要求には目もかざず、ただ合理化最優先に走る当局のその施策の前に、我々のかけがえのない仲間、平野さんは尊い一命を奪われたのです。

この間、勝浦支部では、直ちに当該踏切での全乗務員による15分の最徐行と気笛吹鳴、さらに黒腕章をつけて抗議闘争にたちあがり闘ってきました。翌31日、千鉄当局に対する抗議交渉を行ない、当支部では40名が黒腕章をつけて参加しました。

しかし、当局の発言は、「事故の原因はミキサー車運転士の警報無視、踏切一時停止を怠ったため」とか、「この踏切は通行量が少なく見通しがよい」などといい、「当局に責任はない」と責任回避をするありさまでした。

当該踏切では過去6回、しかも一年間で4回の踏切事故が発生、勤務千葉はこの間、運転保安要求の中で強く改善を求めてきた危険踏切であり、当局が「運転保安無視」「合理化最優先」「赤字で予算がない」と危険を放置し改善が遅れたことが、この重大事故を発生させた最大の原因です。当局は、この細代踏切はH型踏切といって最も危険な踏切であると知りつつ今まで何の対策もせず放置してきたのです。一日でも早く踏切が改善されていたら尊い一命を奪われずにすんだのです。

我々はこのような事故を二度と起こさせないためにも、決意を固めて怒りの抗議闘争を貫徹しなければなりません。運転保安確立をもって安心して働ける職場を作ることこそが、平野さんの死を無駄にしない道であり、我々にあたえられた闘いであります。

# の諸君へ 闘争の再構築をかりとう。

## 警鐘を乱打した 平野君の殉職事故

1984年3月30日、外房線・茂原―八幡間の細代踏切において、246M列車とコンクリートミキサー車が衝突する事故が発生し、平野雅夫運転士が殉職しました。

この踏切は、過去1年余りの間に4回もの事故が発生しており、外房線を担当する勝浦・千葉転支部から「危険箇所」として強い改善の要望が出され、再三にわたり当局に二種自動化の要求を行ってきました。

にもかかわらず、当局は「通行量が少ない」「金がない」「ことを理由に要求を無視しつづけてきました。

まさに、今回の事故は安全対策を放り出し、儲けのみ優先させてきた当局の政策によって起きた事故といえます。

従って、一切の責任は当局にあり、当局は事故責任を明確にし、抜本的な運転保安対策を確立しなければならぬことは当然です。しかし、同時に今回の事故は、われわれにも警鐘を乱打しました。これまでの闘いの成果のうちに、こもすればマンネリ化しつつあった運転保安闘争について卒直に反省しなければなりません。

われわれは、資本とゆ着し合理化に協力して労資協調主義に転落し、抗内保安闘争を放棄した労働組合によって、過去20年間に1300名余りの労働者の生命が犠牲事故で奪われている現実を、いまこそ教訓化しようではありませんか。

## 反合・運転保安

## 闘争の突破口 を切り拓いた

### 船橋闘争

動労千葉は反合・運転保安闘争で全国に誇れる闘いを展開し、大きな成果をかりしてきました。

すなわち、1972年3月28日、総武線船橋駅構内で起きた追突事故、いわゆる「船橋事故」をめぐり、その突破口が切りひろがれたことはいままでもありません。

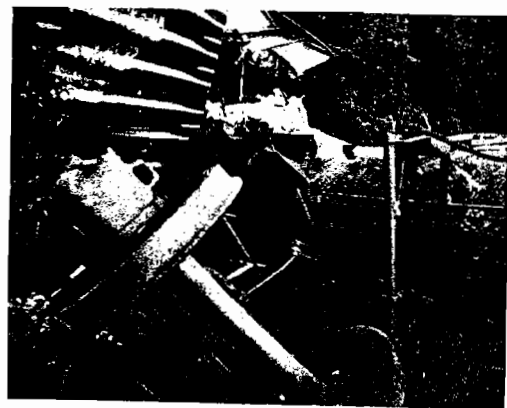
当該高石運転士が逮捕され、一切の責任が押しつけられようとしたことに対し、動労千葉（当時の千葉地本）は「事故は国鉄再建十年計画の矛盾によって起こるべくして起きた事故であり、乗務員には一切の責任はない」として、怒りにもえた反合・運転保安闘争に決起しました。

とりわけ、不当起訴に抗議して闘われた4月25日から3日間の順法闘争は、房総半島全線を無ダイヤ状態におとし入れ、千葉線以来の運休本数と京成人のふりかえ輸送やむなしという、画期的闘いをつくり出し当局に大打撃を与えました。

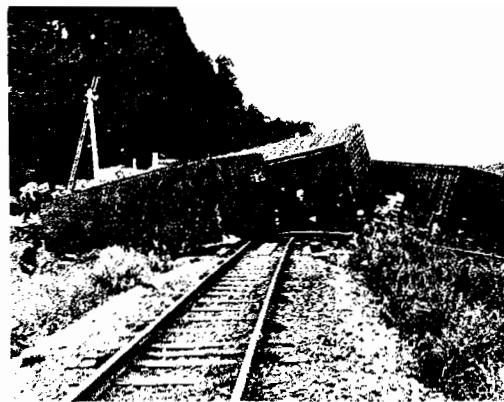
こうした闘いにより、業種事故―起訴―休職という当局の攻撃に歯止めをかけ、高石運転士の職場復帰をかりとることも、全国的な反合・運転保安闘争の突破口を切り拓いたのです。

## 「最高速度規制」 をかりとった

### 画期的闘い



75・8・13 我孫子線（木下～松崎）  
脱線事故発生



75・10・14 総武本線（八街～山向）  
脱線事故発生

# 乗務員分科会から青年部 反合・運転保安

乗務員分科会長

西 森 巖

## 「組合口徐行闘争」

さらに、1973年12月以降、3ヶ月間に各線区で多くの線路事故が発生しました。

全国ワースト3といわれた千葉管内の線路は、保線の合理化によって悪化したものです。

動労千葉は線路の抜本的改善を求め、2月～3月反合・運転保安確立の順法斗争に決起し、3・1特設闘争を背景に「列車の最高速度規制」という、全国でもはじめのこの成果をかち取りました。さらに、電化による線路悪化に対し、列車のスビードを落とす運転保安闘争は、外房線を中心に連日2千分の遅れを現出させ、これをタイヤ「改正」に反映させることにより、電化の合理化で奪われた労働条件を奪い返すことに成功しました。

こうした動労千葉の反合・運転保安闘争の偉大な歴史が、今日の動労千葉の基礎をつくりあげているのです。

## 新たな反合・運転保安闘争への 飛躍をかちとる

それにもかかわらず、今回の踏切事故でかけがいのない仲間の生命が奪われたことは痛恨のきわみといわざるをえません。

時あたかも、動労千葉の永く苦しい闘いのすえにかちとった成果をいく奪すべく、「線区徐行」解除の提案を当局が行った直後のことであり、労使確認を無視した当局の攻撃に対し運転保安闘争

決起しようとした矢先のことでありました。

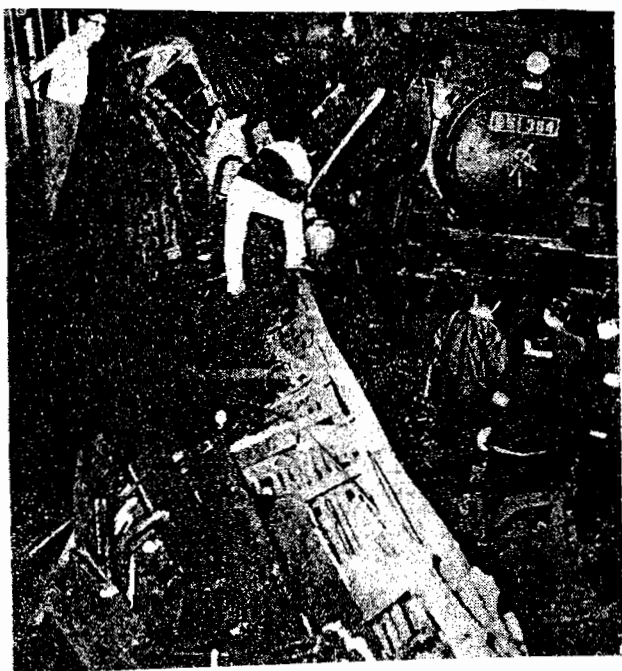
動労千葉は直ちに総力をあげた抗議闘争に突入し、管内全線区の危険箇所徐行の安全闘争を動労改票阻止闘争と結合させて闘いました。この闘いは、ついに局長を団交に出席させ、「謝罪」と「運転保安対策強化」を表明させたのです。

われわれは、平野君の死という貴重な犠牲を払いながら、新たな反合・運転保安闘争への飛躍をかち取りました。

同時にこの闘いは、何ひとつ闘いえない今日の労働運動をめぐむ状況のもとで、労働組合とはどうあるべきかをこそ示す重要な教訓を与えました。

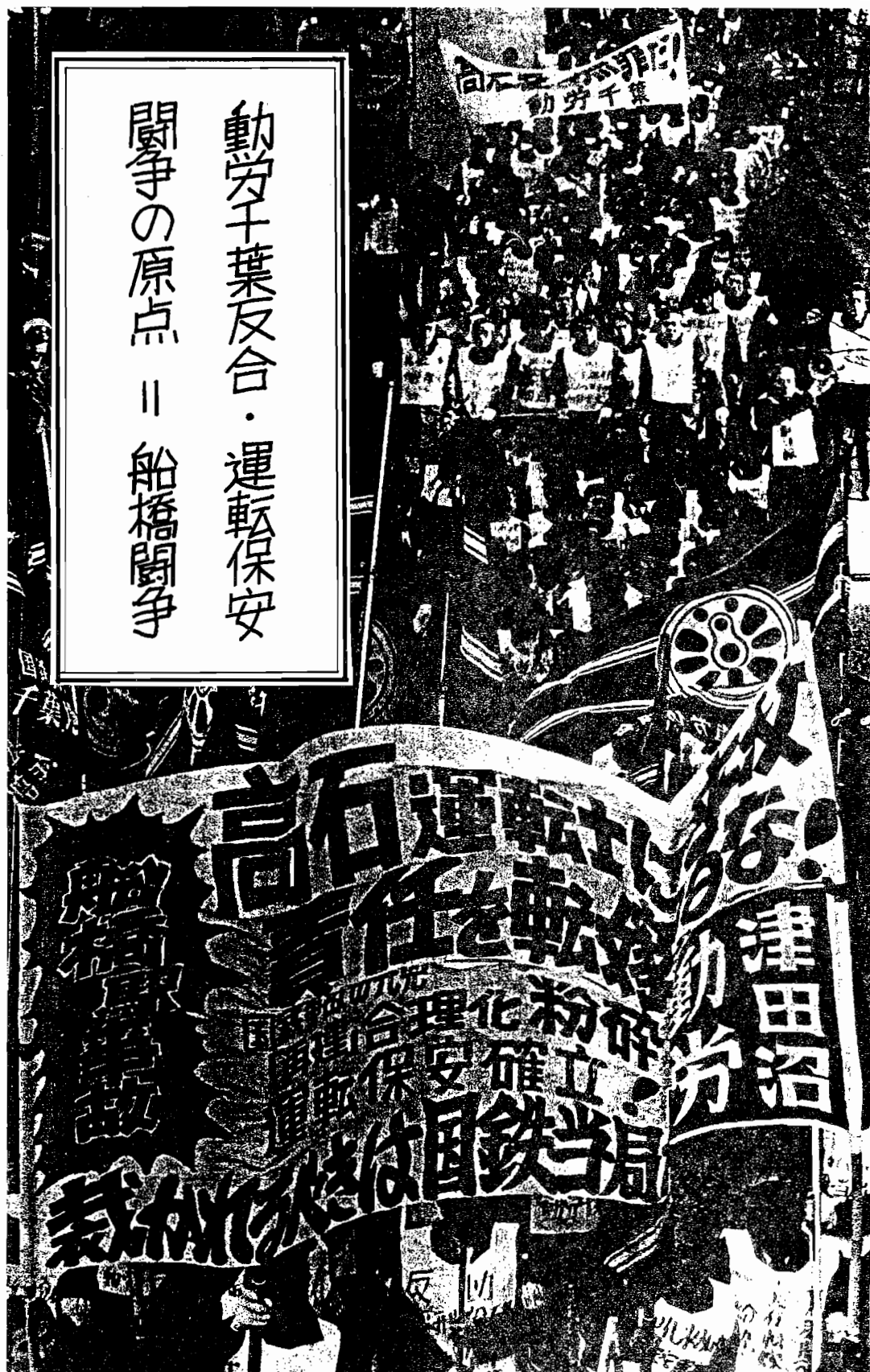
乗務員分科会は、平野君の死を無にせず、才2の平野君を出さないためにも新たな気持ちをもって当面、危険箇所の徹底にむけた一斉行動を展開していくとともに、反合・運転保安闘争を恒常的に闘い抜く決意を明らかにするものです。

(7)



62年5月3日夜・三河島事故現場





## 勤労千葉反合・運転保安 闘争の原点 II 船橋闘争

一九七二年三月二十八日午前七時すぎ、総武線船橋駅において、上りホームに停車していた電車に後続電車が追突、数百名の重軽傷者が出るという大事故が発生した。いわゆる船橋事故である。追突した電車の高石運輸士は津田沼支部の組合員だった。警察はただちに高石運輸士を逮捕した。まなまの留、当局は執拗に高石さんへの事故責任のおしつけを策謀した。さらにマスコミは、「運輸士のタリミ→大事故」の大キャンペーンを張った。

当時津田沼支部は、総武線電化に伴い、七〇年九月、三〇名たらずの電車運転士見習によって出発したばかりの支部だったが、二の事態にたまたま反響の因にたちあがった。事故の原因が運転士の不注意にあるという当分のい分は全くデタラメだった。直接の原因は、「絶対に

起らない」といわれた信号停電が、蘇我駅での送電線の断線によって発生したことにあるのだ。また、二つに異常事態にたいしてのATSの取扱いはいっさい教育されていなかった。

マル生攻撃と一体となった「国鉄再建一〇ヶ年計画……起ころべくして起った船橋事故

□鉄再建一〇ヶ年計画は、全国新幹線網の建設、中・長距離貨物大量輸送網の完成、大都市通勤輸送の充実を柱にした徹底的なスラップ・アンド・ビルドの政策だったが、それは、全取場を要員一六万五千の要員削減合理化、運転保安無視の劣化強化として直撃していた。マル生攻撃と一体となった二の合理化の嵐の

なかで、船橋事故は起るべくして起ったのである。船橋事故を前後して全国的に重大事故が頻発していた。

事故問題を、はじめ  
て反合・運転保安闘  
争と位置づけ、闘いへ  
起ちあがる。

しかし、事故問題で組合が起ちあがるのは、決して容易ではなかった。「純粋労働問題ではない」「事故問題は、業務上の問題でそれでは労働者を起ちあがらせることはできない」「組合にせいぜいできるのは乗務員の救済だ」——当時、二つという対応が組合の常識的対応だった。勤労千葉は、二のような考え方を根本的に転換し、二れを、再建一〇ヶ年合理化計画粉砕にむけての反合・運転保安闘争として積極的に位置づけ、闘いへ起ちあがっていた。

日本列島をゆるがす  
無期限強力順法闘争  
を貫徹。総武線を  
ズタズタにひき裂い  
た。

当時は、マル生をめぐる最後の攻  
防局面をかえ、敵の弾圧が一部地  
方で凶暴化していた。そうした情勢  
のなかで、勤労中央は、千葉地本から  
のつきあけを受けて、四月三日より  
「反合連転保安確立、不当処分・弾  
圧粉砕」にむけ、無期限強力順法闘  
争の指令を全団におろした。この闘  
争は、以後四・二七交通ゼネストま  
で二五日間にわたって全団的に文  
字通り日本列島をゆるがす激しい順

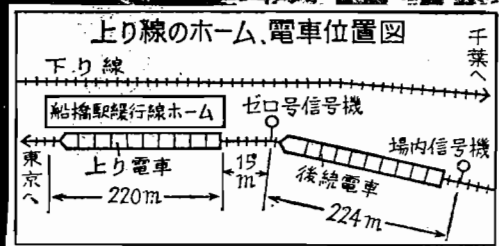
法闘争として知られるが、船橋事故  
に対する、勤労千葉の断固たる反響  
こそ、その突破口をきりひらく闘い  
となったのである。「オニ・オニの  
高石君を出すな」「反合・連転保安  
闘争の新たな構築へ」のスローガン  
をかかけ、全組合員が怒りをもって  
決起した。順法闘争は総武線をズタ  
ズタにひき裂いた。マル生攻撃の最  
終局面で、連転席の隣にかならず取  
制が添えし、監視・恫喝するという  
攻撃のなかで、組合指令は白パーセ  
ト貫徹された。事故問題で闘争はで  
きないという常識は完全にうち破ら  
れたのである。



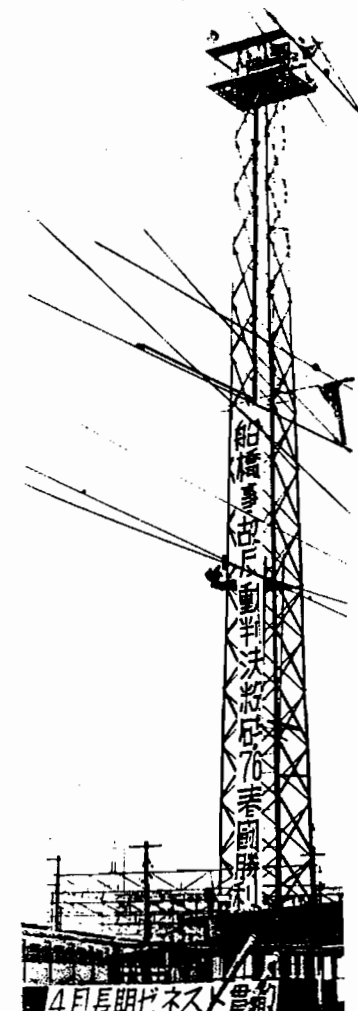
千葉地本が高石さん  
をデツキあけ不当起  
訴。更なる強力順  
法闘争へ！



## 幻の信号機、撤去せよ！



事故から半年もたった九月二〇日  
千葉地本は高石運転士をデツキあけ  
不当起訴した。これに対し勤労千葉  
は九月二五日から三日間の強力順法  
闘争をもって叩いた。勤労中央  
とりわけ、東京革マルのあくどい敵  
対のなかで、最終的に千葉地本のみ  
の特設闘争となつた。しかしそれは、  
金支部、全組合員の激しい怒りの  
爆発として団いぬかれた。千葉地  
本は、前日の記者会見で、「たかが  
反転系五〇名とそれに追随する一〇  
〇名の組合員の闘いで、たいした影  
響はない」と公言していた。だが、  
組合員ひとりひとりの戦闘的決起は  
総武線区間はもとより、房総半  
島全線の無ダイヤ状態を現出させ、  
千鉄開設以来の運休本数という打撃  
を当局に与えた。こうして二七日早  
朝、当局はついに高石運転士の刑事  
休取を容認しないことを組合に約束  
せざるを得なくなったのである。



二審係争中にもかかわらず、高石さん堂々取場復帰を勝ち取る。

高石争いは、その後も裁判闘争を軸として続き、七六年四月、千葉地裁は、「禁固二年・執行猶予三年」の不当有罪判決を下すが、同年四月、一回船橋争い(半白スト)を前に、当局は高石運転士への休職・解雇処分をついに断念する。またこの闘いの過程で、事故の原因となった船橋駅構内のセロ号信号機撤去、ATIS設備の保安改善などもかちつたのだ。高石運転士は、二審係争中、堂々と取場復帰した。

反合運輸保安闘争の  
新たな地平切り拓く。  
ヤリに前進の組合  
徐行闘争―ジェツ  
ト闘争へ。

船橋争いは、二つして、従来の反合闘争の壁をうち破り、当時、日鉄の反合闘争が、五万人合理化攻撃に敗北したあとで、とくに風をあげて進んでいくべきが属望を喪失していた時期に、これをのりこえて地平をきりひらいたのだ。敵の合理化攻撃、再建一〇ヶ年計画の最大のネックは、事故問題・運輸保安問題にある。ところが、船橋事故をめぐる闘

いを、反合・運輸保安闘争として、再建一〇ヶ年計画という基軸的闘いとして、闘う路線を確立したのである。勤労千葉の反合・運輸保安闘争論が確立されたのだ。

その後も千葉では、全国的な線路の荒廃、事故の多発という状況に対し、スピードダウン闘争、列車の最高速度を規制する闘争に入ってゆく。これにより、奪われた労働条件を実力で奪いかえしていったのである。

そしてそれは、ジェツト燃料貨車輸送阻止闘争―81・3ジェツト決戦ストの爆発につらなる闘いであった。この闘いの地平を守りぬき、更に発展させなければならぬ。それはわれわれ青島部の任務だ。全力あげて闘いぬこう。

地名	署名数	地名	署名数	地名	署名数
岡山	4,135	千葉	21,506	釧路	3,003
四国	1,605	東京	9	旭川	2,780
広島	1,488	新幹線	1,700	札幌	
門司	2,070	長野	348	青函	2,444
分	477	静岡	2,365	盛岡	
本		名	2,0	秋	

勤労本部、革マルは、船橋争いに、悪い全面敵対をおこなう。東京革マルは、組織決定の署名すらとります。





# 節約、効率アップが重大事故の原因

## 元国鉄技師長が告発!!

交通新聞

一九八四年二月一七日付

金曜日

昭和59年(1984年)2月17日

去る一月の末、最も近代化を誇る民間企業の三池有明炭鉱で、八十三人の人命を奪うという悲惨な事故が発生した。新聞にはベルトコンベヤーの継ぎ手部分で、監視の手が省略されていたため発見が遅れたことが事故を大きくしたと報せられている。

年間に二十名を割るに至ったといえ、一時は百人を超えていたが、旅客を扱う交通業にあっては、何よりも旅客の大量死傷事故が重大な社会問題とされた。事故の度ごとに歴代の総裁は責任を強く追及され、辞職するか、辞職に追い込まれようとした。

戦後の世間を騒がした大きな事故の背景と原因とを調べてみると、松本町事故は、国鉄政策のいわゆるドッジラインに沿って、従来夜間に電流を遮断して行っていた架線の作業を、夜勤手当がカットされたのでやむを得ず昼間の活線作業に切り替えたために発生したミスが原因であった。

最近でこそ一日三件を割るに至ったが、昭和三十六年度には一日八件に達して社会問題と化した踏切事故は、列車増発と自動車の増加に対して、保安設備が対応できないために起きたのであった。国鉄は、公共投資の対象から外され、運賃抑制から

区間は私鉄と同じく、深夜にまでとめて線路の保守作業が行われ得るが、四六時中列車の走る幹線ではまとまった時間が取れず、漸く五十三年度の十月の時刻改正に当たり、旅客サービスを犠牲として、昼間一時間と夜間二時間の作業間合いが取れるようになった。

戦後、著しい輸送量の増大にもかかわらず線路増設が甚しく立ち遅れたのは、予算そのものの枠が窮乏だったこともあり、東海道新幹線に予算が食われ、その上、新幹線、ローカル線電化のように、選挙の票に密着し難い事情もあったためである。最近では採算性が少ない理由で大蛇が振られている。

## 合理化と安全の問題

国鉄再建に思う

元国鉄技師長 滝山 養

のであった。

△鶴見事故は貨物列車の牽引効

率を高め輸送能力をあげようとして、有蓋貨車を「五ノから二

七ノ」に改めて開発されたワラ型貨車の走行安定性が悪かったために浮き上がり脱線して、並行して走る横須賀線電車に衝突して発生したとされている。

ただ気懸かりになることは、最近の事故の傾向が、線路と架線に集中していることである。新幹線や東京、大阪の電車専用

線に集中していることである。新幹線や東京、大阪の電車専用線に集中していることである。新幹線や東京、大阪の電車専用線に集中していることである。

合理化と安全とは調整のむずかしい問題であって、危険を伴う企業にあって最も苦心の存する点である。わが国経済の高度成長期に各地石油精製工場と相次いで爆発事故が頻発したことがあったが、高度の技術の開発と工場の建設に専門技術者が取られて、保守管理が手薄になったことが原因であったと言われている。

△紫雲丸衝突沈没事故は、国鉄が当時行った石炭節約運動の一環として、従来二本ある宇高航路を片道にだけ使ったものを、燃料の石炭を節約するため短い方の航路を往復に使ったため、濃霧のためもあったが、船舶同士正面衝突する原因となったの

国鉄職員は最近でこそ

無論、関係者は縮減された予算の範囲内で、最大限の工夫、努力をしており、縮減されたために、事故が起きたなどということにならないようにするものと確信するが、念には念を入れ、必要を、この際特に痛感するものである。

△投稿

投稿

投稿