日刊 動労千葉
79.12.21
No. 305
国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二ー八（動力車会館）
（鉄電）二二五八～九・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

三里塚・ジェット闘争貫徹！「国鉄35万人体制」粉砕！

事故責任は乗務員にあるというのか！

『動労の原点＝反合・運転保安闘争を投げ捨てた「本部」反動集団』

12月12日付発行の「動力車新聞」（一三〇九号）は、一見すると「鉄労新聞」と見間違う内容であり怒りなくして読めない代物である。一面トップ記事の見出しには、仰々しく「運転事故撲滅に自ら体験」「八鍬委員長・高木総裁と添乗」と書き出し労使一体化を呼びかけ、恥しげもなく、八鍬「本部」委員長と高木総裁が、仲好く肩を並べて電気機関車に添乗した写真を掲載している。

事故防止に名をかり当局に屈服する「本部」方針

このアベック添乗は、「組合と当局が乗務労働について最低限の認識の一致をはからなければ事故防止はない」いいかえれば「労使が共通の認識をもって事故問題にあたる」等という位置づけで行われたものであり、その結果「乗務労働に理解を深めてくれた」と高木総裁を賛美し、「運転保安確立にむけて八鍬ー高木の添乗は大きな意義をもつものであった」等と全面的に評価しているのである。しかも「動労の姿勢は乗務員をはじめ全組合員が運転事故を起さないように業務上の努力をすることだ」といいだすしまつである。なんという動労の反動化・変質ぶりか、これこそ「本部」反動集団が、まごうことなき合理化推進の尖兵、第二マル生推進分子として、国鉄労働者に敵対するものであることを、決定的に自己証明するものである。

そもそも、総裁が乗務労働の厳しさを「理解した」からといって労働条件が改善されるとでもいうのか。資本・当局が労働の厳しさを理解したからといって労働条件を改善するわけはないのであり、それは闘いによって、資本・当局を追いつめて実現されるものではないか。まさに当局を前にして組合員に闘いの放棄とドレイ的屈服を強いるものではないか。

青森大会以来の「動労の原点」を遂に否定！

なによりも、許せないことは、「全組合員は運転事故を起さないようにまず第一に業務上の努力をすることだ」といいきり、激発する事故原因は乗務員＝労働者の注意力不足にあると組合の名をもって当局の代弁をしたことである。一九六二年五月三河島事故を契機として設置された「事故防止委員会」へのかかわりをめぐって、同年八月の青森全国大会が粉糾し、採決の結果車田執行部が退き、林執行部が誕生した経過、すなわちあの有名な「青森アッピール」を発し「もはや乗務員の注意力のみでは安全運転の限界を越えている」と指摘し「当局との合理化攻撃と闘うことなしに事故防止はできない」との立場を鮮明にした反合・運転保安闘争の原点を確立してきたわれわれの闘いの歴史を、一体忘れたとでもいうのだろうか！

第二期反合・運転保安闘争を

われわれは、かかる「本部」反動集団の反合・運転保安闘争の否定・屈服をのりこえ、すでに開始された第二期反合・運転保安闘争の前進をかちとらねばならない。本紙三〇一号で闘いへの決起を指令した通り、35万人体制攻撃の先き取りとしてある保線合理化による民託化が進む中で、運転事故の増加傾向が目にみえて、現出している。

「事故の元凶は、国鉄合理化にこそある」との「船橋事故闘争」の原点を今一度鮮明にかかげ、「本部」反動分子の裏切りを弾劾し、反合・運転保安闘争を再構築し、予想される不当をうちくだいて前進しよう。

動労千葉10大ニュース

第1位（60票/72名中）

3・30動労千葉結成さる

動労千葉地本臨時大会を新組合結成大会へ切り替える（千葉市の県教育会館で）

ひとことインタビュー

千転　電運士38才
執行権・除名処分に怒りをもった。結成は当然のことだ。

勝浦　電運士31才
不安もあったが、日を追って確信をもった。支部の団結力がより強くなった。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！