

# 今こそ国鉄労働者の闘いを

## 日刊 動労千葉

87.11.4

No. 2694

国鉄千葉動力車労働組合  
千葉市要町二一八（動力車会館）  
（鉄電）二九三五（六）（公衆）〇四七二（二二）七二〇七

### 労働者への事故の責任転嫁を許すな！

「事故」が多発していると言っても、当該労働者の責任を追及するだけで、問題が解決することは決してありません。「なぜ、そうなるのか」という真の原因を見極める必要があります。

#### ＝動労千葉の反合・運転保安闘争＝

「事故責任」の追及は、従来、「当該労働者に全ての責任と犠牲をおしつける」ことでほとんど全てが「解決」されてきました。

それが、資本主義社会のしくみなのです。

動労千葉は、船橋事故闘争で、職場からの実力決起を軸とする長期強靱な闘いを貫徹し、当該乗務員に対する解雇攻撃を粉碎し、この壁を打ち破りました。そして、管内全線電化などの合理化強行で、二週間に二度も貨物列車が脱線するほど劣悪化した線路状態に対して、「組合徐行」を設定し、全乗務員を先頭に闘い抜き、「線路の劣悪化」組合徐行による列車遅延」を組み込んだダイヤ設定をさせ、線路状態を改善させるなどの成果をかちとってきました。

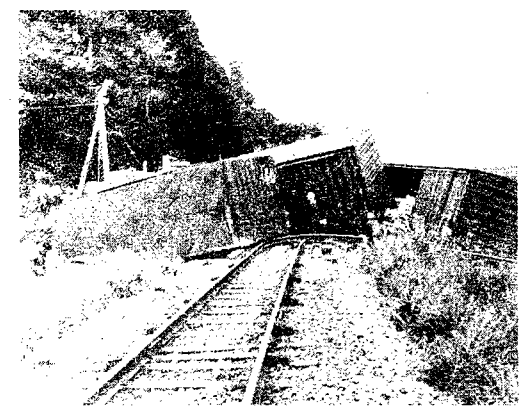
#### ＝マル生と事故多発は同根＝

「五五」年体制下の自民党政府は、高度経済成長政策をかげ、独占資本に奉仕する運輸・交通機関をデッチ上げるために国鉄労働者に対する反動攻撃を強行しました。

この攻撃は、  
第一に、国鉄労働者と乗客の生命を直撃する合理化＝運転保安度の低下と労働強化、  
第二に、闘う労働運動（組合）解体攻撃、  
の二つの側面をもったものとして強行されました。

第一の側面を示すものは、助士廃止をはじめと

このままでは大事故が必ずおきる



75・10・14 総武本線（八街～日向）脱線事故発生

する合理化強行と、三河島事故、鶴見事故、船橋事故などに示される無数の事故の発生であり、  
第二の側面を示すものは「マル生」攻撃です。  
マル生と三河島事故は同根なのだということを見逃してはなりません。

#### ＝このままでは大事故が必ず起る！＝

われわれは、この攻撃と今日の国鉄分割・民営化攻撃が、全く同じ構図のもとに強行されていることを、しっかりと見据えなければなりません。  
動労千葉の船橋事故闘争をはじめとする闘いに対して、「運転事故は労働運動になじまない」と定義し、敵対した動労革マル松崎の今日の姿も、われわれが、今、なにをなすべきかの重要な指針・反面教師です。

「四・一分割・民営化体制」下にあるわれわれは、この間の船橋事故闘争をはじめとする反合・運転保安確立の闘いに確信を持ち、同時に、再び「事故の犠牲」を国鉄労働者と乗客に押しつけさせない闘いに決起しなければなりません。  
「このままでは大事故が必ず起る」ということを、多くの国鉄労働者が実感し、危惧しています。このことに立脚したさまざまな闘いを、全員で闘い抜ける国鉄労働運動を再構築しようではありませんか。



運転保安の問題点や事故かくしの現実について、組織内外からの投稿または報告を歓迎します。秘密は厳守します。  
反合・運転保安確立へ向けて、ともに闘いましょう！

「日刊動労千葉」編集部

11月28日・29日  
高級紳士・婦人・子ども服  
大バーゲン全品30%・50%OFF  
千原百貨店