

三里塚・ジェット闘争貫徹ノ「国鉄35万人体制」粉碎ノ

東中野 事故

乗務員への事故責任転嫁を許すな

国労共闘で 斉藤運転士の早期釈放・乗務員運用合理化粉碎へ

去る10月17日発生した「東中野総武線追突事故」において権力は、当該乗務員を不当逮捕・長期拘留し、全ての責任を乗務員に強制しようとしている。

しかも重要なことは、この権力・国鉄当局一体となった反動的な攻撃は、今日動労「本部」反動分子の全面的協力と屈服のもとで東京三局においてすでに10月より実施している乗務員運用合理化(乗務労働の3.5割の労働強化)を、なんとしても千葉へも強制せんとする意図的攻撃であると共に、更なる重大事故を発生させる断じて許せない攻撃である。

われわれは、国労との強固な共闘のもとに「東中野事故」の乗務員への責任転嫁を許さず、一九七二年船橋事故以降以降動労千葉の運転保安闘争が切りひらいた教訓と成果をひきつぎ、乗務員運用合理化の千葉への強制攻撃を粉碎するため固いぬこう。すでに津田沼支部は、国労津田沼分会と共闘し斉藤運転士早期釈放・抗議の安全運転闘争へと突入している。怒りをもやし、全組合員は固いに決起しよう。事故責任転嫁粉碎・運用合理化粉碎!

事故の全責任は当局にある

国家権力は10月17日の事故発生直後より今日まで異常な長期拘留を続け、マスコミを使って「乗務員のミス」として宣伝し、全責任を乗務員に転嫁せんとしている。しかし、この事故の根本原因は「乗務員のミス」や「タレミ」などでは断じてなく、国電が2.3分向かくという超過密ダイヤで運転されている事にある。

しかも、この超過密ダイヤは、短小区間と無向とく運転によってなっているものである。即ち、国電の超過密ダイヤはこのように全乗務員の身を切りぎざむような労働強化と注意力によって毎日細わたり的に支えられているのである。しかも当日は朝のラッシュ時のドア故障により全ダイヤが乱れ、全乗務員が危険な見こみ運転を強制される状況下におかれていたのである。われわれは「事故」の全責任を斉藤運転士に転嫁しようとする国家権力・国鉄当局一体となった攻撃を許さず、事故の全ての責任が安全を無視し、更なるこの上、乗務員運用合理化を強行せんとする国鉄当局にあることを徹底的に明らかにし、追及しなければならぬ。

乗務員運用合理化を許すな

オニにわれわれは権力・当局のこの異常なまでの高圧的・反動的弾圧こそ「事故問題」を通して戦闘的国鉄労働運動の拠点である電車取場を圧殺・解体し、国鉄35万人体制攻撃の最大の柱である乗務員運用合理化を強行せんとする極めて政治的攻撃であることを見ぬかねばならない。われわれ動労千葉は、三河島事故以来、船橋事故を新たな出発点として「運転事故」問題を反合運転保安闘争の重要柱にすえて固い抜き、今日の強固な組織体制を確立してきた。今回、乗務員の一層の労働強化をもたらし、事故と牢獄を強制する乗務員運用合理化を動労「本部」革マル反動分子は平先協力し既に東京で10月1日より実施するという裏切りを行っているが、彼らはかつて「事故問題は労働運動課題とは関係ない」と船橋事故闘争に敵対し、また79年11月18日武蔵野線事故に対し何と高木総裁と八鎌委員長のアベック添乗をもって「乗務員の努力で事故撲滅」に墮落しているのである。権力・当局・

「本部」革マル反動分子一体となった乗務員運用合理化強要の攻撃を粉碎し、斉藤運転士を守り固めよう。

オニ金大中氏への「オニ審」死刑判決を弾劾する!

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ!