

日刊 勤労千葉

80.12.4

No. 598

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)八(巻)三三三二七二〇七

当該運転士への休職攻撃を許すな!

— 勤労千葉は「船橋事故闘争」の成果をかけて闘う —

野中東 事故

去る一〇月一七日発生した「東中野事故」にたいし権力は、一一月二一日、事故のすべての責任を乗務員に強制しようとして、不当にも「業務上過失傷害及び往来妨害罪」をもって起訴したのである。さらに追いつきをかけるように、国鉄当局は当該運転士を休職処分せんと策動を強めている。われわれは、この権力・当局の攻撃を当該運転士が国労所属組合員であるからといって黙視することはできない。それは、今回の起訴↓休職攻撃は勤労千葉の船橋事故闘争で勝ちとった成果の根幹にかかわるものであり、この成果を守り抜くためにも起訴↓休職攻撃を粉砕しなければならぬ。

船橋闘争の成果を守り抜け!

勤労千葉は船橋事故闘争を契機に、運転事故こそ国鉄「再建」合理化の遂行過程での矛盾の表われとして必然化することを早く見抜き、事故問題こそ国鉄当局の弱点であり、その弱点をきり口に事故問題に対し国鉄「再建」合理化に対決する反合・運転保安闘争として闘いをおこし、当局の矛盾を追及し、拡大させる闘いとして当局を追いつめ、反合闘争の勝利的展望をつくりだしてきた。そして船橋闘争が勝ちとった最大の成果は次の点にあった。

それは七二年、船橋事故闘争以前には運転事故に遭遇したすべての乗務員が事故責任を転嫁され、起訴↓休職処分を加えられ、裁判係争中は給料の四割を減額され生活破壊へと追い込まれ、しかも有罪判決即解雇処分をもって職場から追い出されるという状況であった。事故原因が当局の合理化による運転保安無視の必然の結果であり、当局の企業責任が問われなければならないにもかかわらず、当時は労働組合自身が起訴↓休職処分反対の取り組みを完全に放棄していたのである。

その最たるものが勤労「本部」反動分子の船橋事故闘争に対して、「事故問題は労働運動とは無縁」だといひはなち闘いを放棄するばかりか敵対したのであった。こうした敵対をはねのけ、船橋事故闘争を、反合・運転保安闘争と位置づけ、強力減産闘争を数波にわたって貫徹し、休職攻撃を粉砕し、有罪攻撃にもかかわらず「現職確保」をかちとってきたのである。この闘いの成果は、北陸トンネル事故闘争にひきつがれ今日に到っている。

休職攻撃を粉砕せよ!

全ての組合員のみならず、今回の休職処分策動の強まりは、国鉄三五万人体制下では労働運動を解体し一切の既得権をハクダツするという攻撃の兆しであり、なによりも船橋事故闘争で勝ちとった成果を否定せんとする攻

撃である。

われわれは、この攻撃の質を正しくみすえ、船橋事故闘争できりひらいた地平を守り抜き、事故の元凶―国鉄三五万人体制粉砕闘争の一環として休職攻撃粉砕闘争へと決起しよう。

中央線事故に闘する申入れ

「勤労千葉申第一五号」
一一月二二日、政府・検察当局は、一〇月一七日中央線大久保―東中野間に於いて発生した列車追突事故に対し、当該乗務員を不当にも起訴した。

国鉄千葉動力車労働組合は、この起訴攻撃に対し強く抗議するものである。

この追突事故は超過密ダイヤ、短小閉そく区間による恒常的な無閉そく・見込み運転の強要など、国鉄当局の運転保安無視、営利優先施策に起因するものであり、加えて当該乗務員への権力による二回にわたる勾留延長という異常な弾圧は、事故を通した国鉄労働運動圧殺策動であるといわなければならない。われわれは、今回の事故を自らの問題として促え、重大な決意をもって臨むことを明らかにする。従って船橋事故をめぐる交渉経緯にもとづき、次の通り申し入れるので、団体交渉をもって解決されたい。

- 一 当該乗務員への責任転嫁はもとより、生活権を奪う休職処分は行なわないこと。
- 二 本件事故に鑑み、過密ダイヤ解消を中心とする運転保安対策を早急に講じること。

以上

強まる金大中氏(最終審)死刑判決

処刑攻撃を断じて許すな!

全斗煥は12月5日ないし8日にも死刑判決↓翌日処刑を狙っており、日本政府は金大中氏見殺しをきめこんでいる。断じてこの蛮行を許すな!