

「聞いてなくて安全なし」 『反合・運転保安闘争の歴史と教訓』

第2回乗務員分科学習会で中野委員長が講演

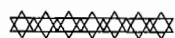
日刊 動労千葉

85.6.17

No. 1966

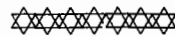
国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電)九三五(六)公衆〇四七(二二)七二〇七



乗務員分科会は、国鉄労働運動再生のために闘いぬく動労千葉の中核を担う組織として、全会員が責任を自覚し、職場抵抗闘争の構築にむけ、青年層を主体に学習会を開催しているが、第二回学習会は六月十二日に千葉運転区講習室に四〇名が参加し、十時より開催された。

乗務員分科通信員・発



「反合・運転保安闘争の歴史と教訓」

安田事務長より「中野委員長は青年部時代より率先して動労千葉の第一人者として指導してこられた」と紹介があり、「反合・運転保安闘争の歴史と教訓」をメインテーマに講義は始められた。最初に、青年部当時、自分が身をもって闘った千葉気動車区時代の貴重な闘いの体験を語られ、この結果、「各自が団結して闘っていかないと、我々の未来は開けない」とし、次のように語った。

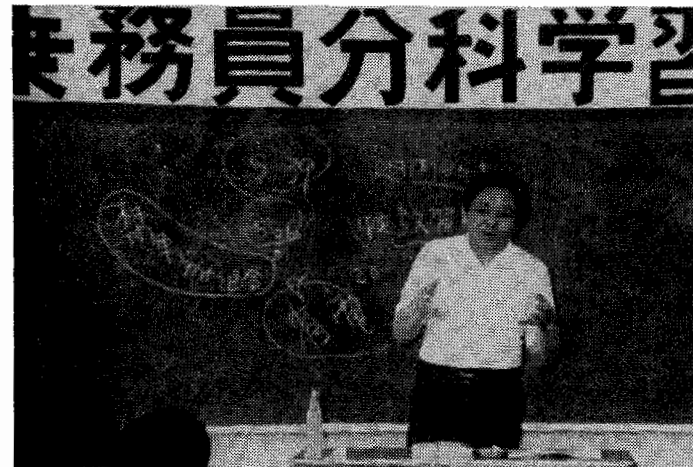
(1) 国鉄の戦後史について

国鉄は明治時代、私鉄を政府が買い上げて出来たものである。当時は富国強兵の時代であり、どうしても国鉄が必要であるところから国家政策として建設、経営され、輸送の大動脈として日本の資本主義を発展させてきたが、それは同時に、国鉄労働者に対し過酷な労働条件を強制したのである。

戦後、政令二〇一号により官公労労働者のストライキ権が剝奪され、一九四九年に公共企業体となり、公労法が施行され、団結権・団交権が与えられた。そして、定員法により九万七千人の首切りがあり、その過程で下山・三鷹・松川の三大レームアップ事件が起きた。

その後、一九六一年頃までは、国鉄はストライキが出来ない時代が続いた。第一次、第三次長期計画の最中、一九六四年より国鉄財政は赤字におちいり、近代化、合理化攻撃の中で、

- 三河島・鶴見事故が発生した。助手廃止、検修新体制、マル生攻撃は熾烈をきわめたが、組合の強い



自らの体験をもまじえて、国鉄労働運動の歴史・教訓を語る中野委員長。

闘争によりマル生攻撃は当局の惨敗に終わった。

その後、国鉄財政再建計画が三度に渡り出されたが、その最中に田中内閣が登場して、国債を発行し日本列島改造計画を出し、当時の磯崎総裁が「借金も財産である」と言って、借金による無理な投資を行った。この結果、一九八五年で累積赤字は二十二兆円に達したのであり、国鉄の借金は政治のツケであることは明白である。にもかかわらず、国鉄に働く労働者が悪いとして、責任転嫁していることは断じて許すことはできない。

以上のように、第一次長期計画以来二十余年間の国鉄の歩みを見れば、現在の国鉄財政危機が何によってひき起されたかは明白である。

(2) 反合・運転保安闘争の歴史的教訓について

一九六二年三河島事故が起きたが、この事故以来、運転保安確立を強力に要求して闘ってきた。要求は闘って始めて獲得出来るものである。動労千葉は、「船橋事故闘争において、「乗務員への責任転嫁は許さない」を合言葉に、強力な実力順法闘争を闘い抜き、高石運転士の職場復帰を実現する偉大な成果をかちとった。

(3) 何故、反合・運転保安闘争なのか

- ① 闘いなくして安全なし。
- ② 労働者の闘いがあって、始めて資本家は保安部門や労働条件の改善を行うものであり、したがって、合理化反対闘争をぬきにして、運転保安確立はありえない。

(4) 激化する現下の国鉄情勢と我々の闘い
再建監理委の七月答申の狙いは、国鉄労働運動の解体と過酷な労働強化、首切り攻撃以外の何物でもない。その結果、鉄道輸送業務の安全は徹底的におびやかされる。

今回は六月二十六日に開催

以上、十五時三十分まで意義のある講演をされ、参加した会員は、反合・運転保安確立にむけて闘うことを決意して終了した。

なお、第三回学習会は六月二十六日(水)十時より、千葉運転区講習室において開催する。