日刊 動労千葉
国鉄千葉動力車労働組合
〒280 千葉市要町2番8号（動力車会館）
電話（鉄電）千葉 2935・2936番
（公）千葉（22）7207番
1989.1.19 No. 2959

89・3ダイ改阻止＝ストライキ体制確立を

全職場で毅然たる反合・運転保安確立の闘いを展開しよう！

全乗務員が動労千葉方針を支持している

動労千葉は、事故発生の本質を見極め、直ちに、

回復運転拒否、
見込み運転拒否、
速度オーバー拒否、

の方針をもって、闘いに突入した。

〈その4（No.2955）〉で明らかにしたように、一部革マル分子を除く東鉄労組合員も含む全乗務員が、この動労千葉方針で、毎日運転しているが故に、連日、列車の遅れは続いており、この事故の原因が、「四・一分割・民営化体制」そのものにあり、「十二・一ダイ改」の時刻設定は誤りであった、ということが、ますます鮮明になっている。

つまり、JR東日本当局が連日展開した大量の「尻押し対策員」と「添乗」によって、「十二・一ダイ改は正しかった」と強弁しようとした策動は当然にも破産したのである。

そして今、動労革マルと結託したJR当局は「動労千葉がいるから事故が起る」なる攻撃に、問題をスリかえようとしているのだ。

津田沼組合員に乗務停止攻撃

動労千葉の津田沼支部組合員に対して、一月に入ってから乗務停止攻撃が強行された。

われわれは、これを断じて許さない。

理由は、「本社の『偉い人』が添乗してきたのに反抗した」ということである。

そして、その実態は何か。

それは、当該乗務員が「私服で乗務員室へ乗ってもらいたくない」という卒直な意見を「偉い人」に言っただけである。

それを、カバン持ちのチビ官が、「私服で乗ってもよいと規程化されているのも知らないのは問題だ」として現場長を「指導」したため、現場長が当該乗務員を「訓練する」ため乗務停止させたということである。

こんなことで事故がなくなると思う職制がいるから事故が発生し、労働者が殺されるのだ。

私服で乗務員室に乗り込んでくる神経が問題

当該乗務員は「私服＝規程」など、百も承知の上で、「このような時期に、私服で運転中の乗務員室へ入るのは問題ではないか」ということを「偉い人」に言っただけである。

「偉い人」は、「現場の実情」つまり「現場で働いている人が何を考えているか」を自からの目や耳で知りたいために、乗務員室にまで乗り込んでくるのではないのか。

それとも「脅かして、理屈抜きで黙って働かせる」ために来るのか。

分割・民営化以降、千葉管内だけでも、「前面ガラスが割れて、血ダルマの運転士が運転」だとか、「幕張入区時に電車から降りる際に足を骨折したのに千葉・東京一往復を運転」とか、今回の東中野駅事故が起って当然のことが、東鉄労組合員である乗務員に対して会社当局と東鉄労によって強制されてきたのである。

「言うべきことを言わず、列車を止める勇気を持たない運転士は最低だ」という職場・生産点の気持ちを、アゴヒモや遮光幕を踏み絵に、解雇、出向、強制配転攻撃で踏みつぶしてきた延長線上に、東中野事故があるのだということから、われわれは決して目を外らしてはならないのだ。

闘わなければこれからも事故は多発する

「今どき、事故が起こったばかりなのに私服の人間を運転台に乗せると、乗客から変な目で見られる」

「私服で乗務員室へ乗ってくるのは課長代理以上だから、グリーンカウンターなどへの苦情は各駅で管理者が握りつぶしてしまうのではないか」

「動労千葉が正しいことをはっきりと主張するから、俺たちも言える」

このような職場・生産点の声を正しく反映する闘いに全力で決起しよう。

「動労千葉がいるから事故が起る」などという攻撃を許すことは、絶対に事故防止などにならないし、これからも事故が多発し、職場・生産点の労働者や乗客が殺されるということなのだ。

まさに、ストライキも辞さぬ全国鉄労働者の闘いが求められている。

反合・運転保安確立へ、全職場で毅然たる闘いを展開しよう！