

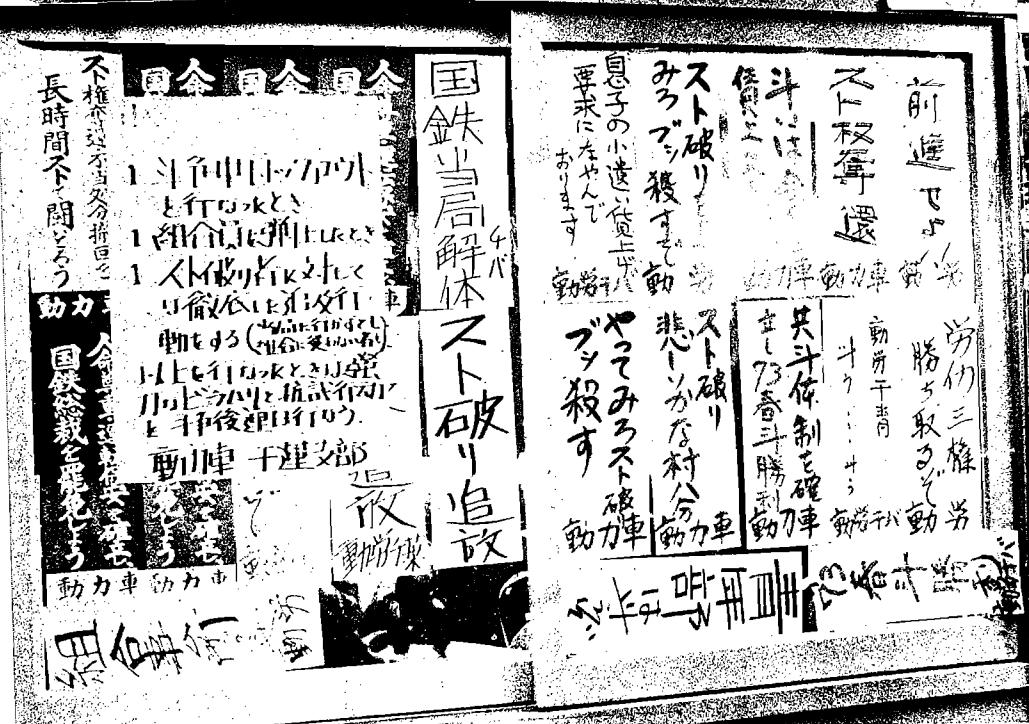
# 自動車新聞

別冊  
'73.9



73年4月・千葉

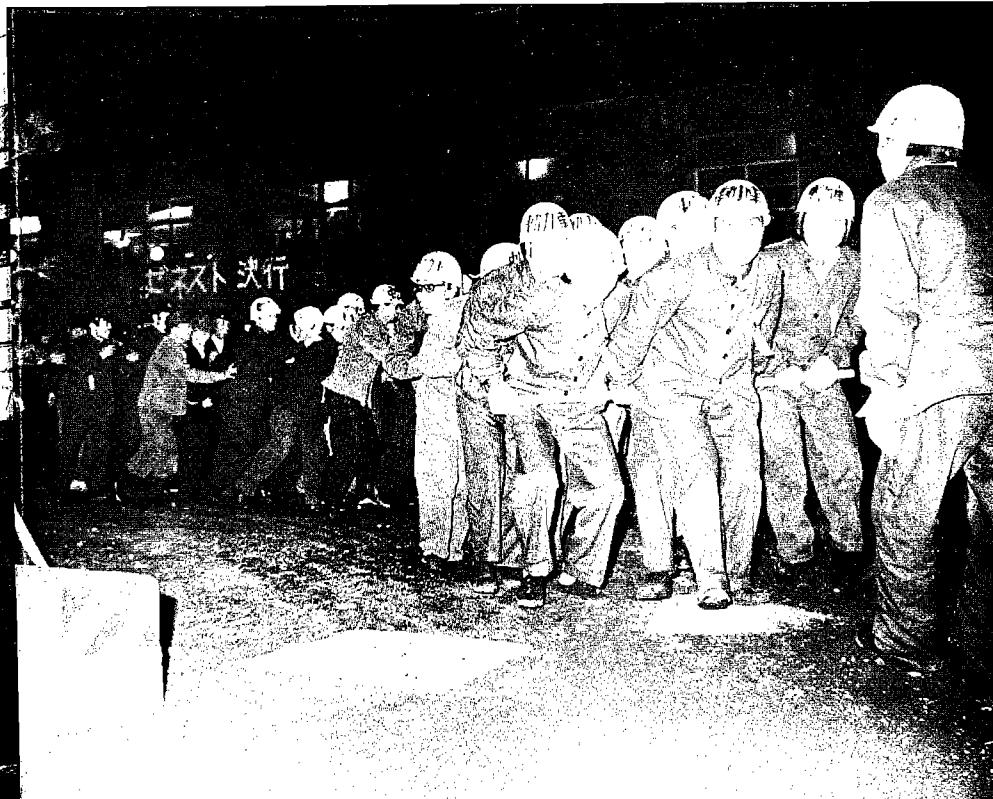


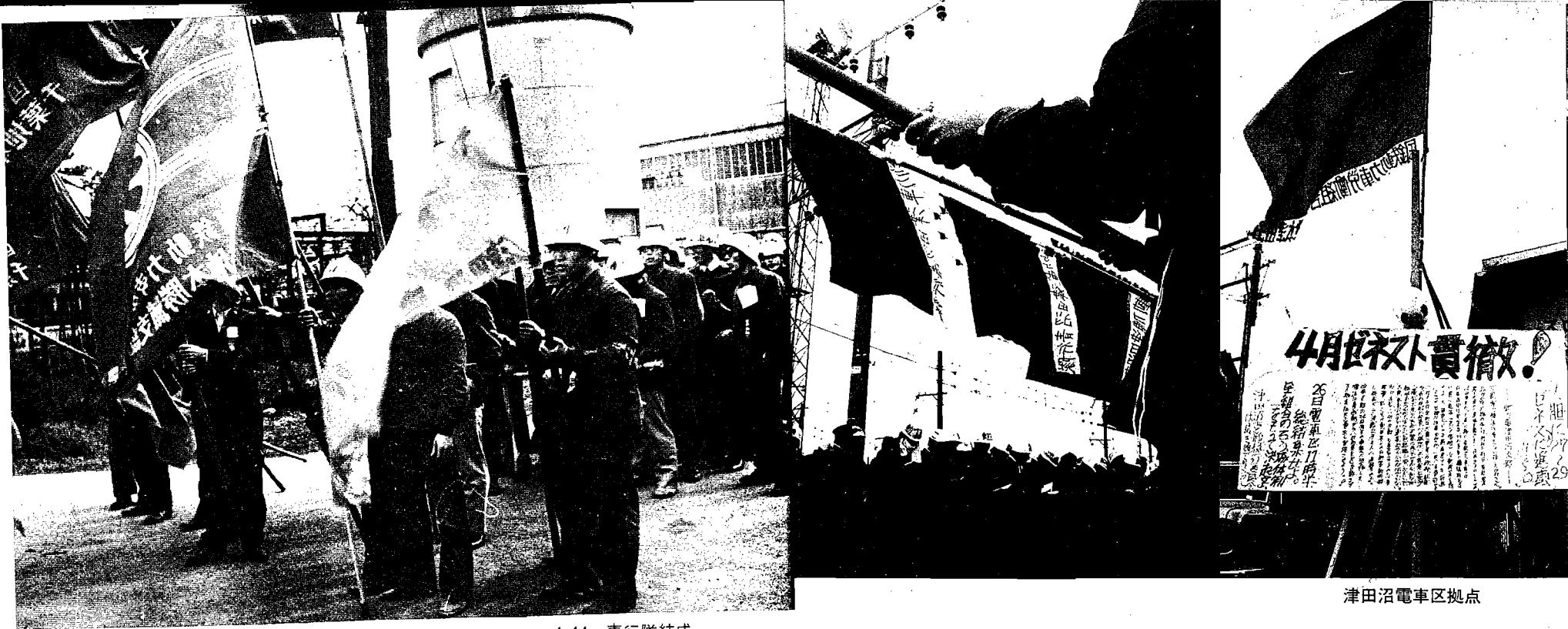


千葉運転区拠点



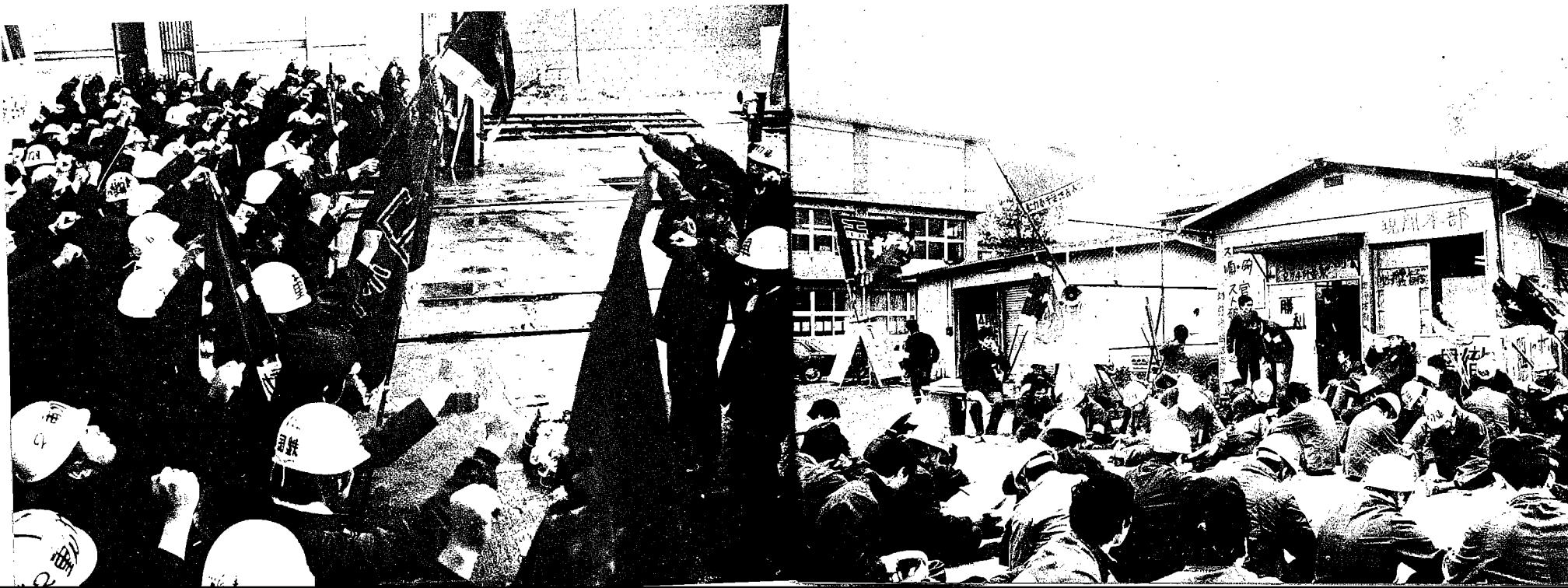
千葉気動車区拠点





津田沼電車区拠点

4.14 青行隊結成





(上) 各支部青行隊  
弾圧蹴って津田沼  
支援  
(中) 合流決起集会  
(下) 支援の反戦青  
年委、全学連を迎  
えて (4.26夜津田  
沼駅)



4.26~27 戦闘的  
国鉄労働者の  
共闘〈動労・國  
労両青年部〉



# 動 輪

別冊 ('73・9)

## ●目 次

発行にあたって ..... 国鉄動力車労働組合千葉地本・青年部長会議 ..... 10

73春闘ゼネストの教訓とわれわれの進むべき道 ..... 12

参考資料● 問題の核心は何か

前へ！ 未来へ！ 激しく、強く—— ..... 50

〈記録〉 73春闘・千葉地本の闘い

青 行 隊 全支部でゼネストを牽引 ..... 62

〈拠点を担って〉 ..... 83

★ この青行隊の魂をこそわがものに

★ 労資正常化路線との対決を

反動諸攻勢阻止のために

● 小選挙区制・国鉄運賃法について ..... 87

● 「入管」「優生」「狭山」について ..... 93

★ 三里塚の生きた闘いに学ぶ ..... 111

★ 「上尾」に動転し退却する者に闘いの未来はない ..... 113

反合・運転保安確立、再建新十力年計画粉碎のために ..... 116

● 「公判を前にして——私の決意」 津田沼支部電車運転士 高石正博 ..... 131



## 発行にあたつて



八月一日、政府・国鉄当局は七三春闘ゼネストを闘いぬいたわが動労・国労に対し、一四万人の「処分」をもって挑戦してきた。

ゼネスト收拾策となつた「七項目合意」なるものは反古となり、これまで通りの国鉄労使関係のあり方を全面的かつ根底的に転換し屈服かそれともあくまでも闘うのか、を日本支配階級・政府・国鉄の側から暴力的にせまってきた攻撃である。

われわれは、確かに「四月ゼネスト」を、敵の攻撃の前にひざまずき国鉄労働者の階級的利益を壳りわだす日和見主義や反労働者組織破壊分子の一切の裏切りと妨害をはねのけ堂々と闘いぬき、超運動的国鉄政策としての再建新十カ年計画粉碎への一大突破口を切りひらいた。

すなわち、未曾有の崩壊的危機に突入している日本帝国主義・国鉄が、危機からの唯一の脱出策として大衆からの徹底した收奪を行ない、国鉄労働者には大合理化をおしつけ、しかも、それを法制化し遂行しようとしているのが再建新十カ年計画である。

その唯一の命綱をわが国鉄労働者が、断呼として粉碎していく具体的過程—永続的激闘に突入したということである。

それゆえに、日本支配階級は、これまでのようなやり方をかなぐりすべて体制の存亡をかけ超反動的に国鉄労働者に挑戦してきたのである。

まさに、一四万人不当処分攻撃こそ、「上からの内乱」的攻撃としての小選挙区制と諸反動攻勢の一環であり、きわめてエスカレートした攻撃に他ならない。

日本帝国主義は、体制的危機の急速な深まりの中で、「きのうと同じようなやり方では一日もまたない」と、目茶苦茶な強権支配へと突き進んでいるのである。

まさに、この時において、わが国鉄労働者の勝利の路線は「再建新十カ年計画」粉碎の旗の下、今春闘を上まわる不当処分粉碎闘争を、運賃値上げ反対、反合・運転保安闘争、スト権実力奪還の今秋闘争の大爆発と結合し総力をあげて闘いぬいていくことにほかならない。

そして、今秋闘の前進と階級的団結を徹底的にうち固め、日本帝国主義打倒にむかってのぼりつめていくこと、その道こそわが国鉄労働者のとるべき立場でなければならない。

わが動力車千葉地本青年部は、この歴史的事業を責任をもつてけん引できるし、しなければならない。

「七項目合意」などに期待をよせゼネストを中止させ自己保身をはからうとした日和見主義者や反労働者・組織破壊分子は、日本支配階級・国鉄当局の新たな攻撃の前に動転し、よりいつそその屈服と闘う労働者への敵対を深めてきているが、われわれは、今春闘四月ゼネストの全教訓をうち固め、一切の制動と敵対を粉碎し前進するであろう。

わが青年部長会議は、この全任務に答える決意をこめて、ここに、『動輪』別冊号を発行し、更なる団結、更なる飛躍をかけて、断乎たる前進を呼びかけるものである。

一九七三年八月

# 73春闘ゼネストの教訓と

## われわれの進むべき道

（第一部）はじめに

第一章 津田沼、幕張、千葉、千運、四拠点を先頭に堂々と闘いぬく  
第二章 切りひらかれた地平と「合意七項目」の問題点  
① 切りひらかれた地平  
② ベテン的合意七項目と新たな攻撃  
第三章 四月ゼネストへの道——それはいかにしてきりひらかれたか

（第二部）処分、弾圧紛糾し、スト権実力奮起、反合、運転保安闘争を大爆発させ、新国鉄再建十カ年計画紛糾の旗のもと、動力車労働組合運動の戦闘的前進をかちとろう！

はじめに

七三春闘ゼネストの感想を聞くと、わが青年部員、年配者をとわず「今年の春闘ほど俺たちの底力を心底から感じたことはない」闘争につづく闘争から長時間ストを、一〇〇%の参加で闘いぬいた……この結果、自体重要な意味をもつてゐるだろう……しかし、言葉でいつくせないような感じは結果だけからとらえられない深さをもつてゐる……』、という共通した内容の感想を聞くことができる。

まさに、動力車千葉一三〇〇名が一丸となって二千数百余の機動隊の包囲、反労働者（＝反革命）分子のストライキ拠点破壊策動の重包囲を突き破り、雨の中を泥と汗にまみれながら国鉄当局にたいし闘いぬいてきた春闘の全教訓と感動は組合員一人一人の胸の中にキザミこまれてゐる。

我が動力車千葉は、一年有余にわたり、国鉄当局、警察、権力と動労本部・関東青年部の一部反労働者分子による二重の重圧、破壊攻撃との攻防を闘い続け、断乎ひるまず共に試練にうち克ち前進していく中から、四・二六津田沼での革命的労働者、学生との感動的大支援を受けつつ七三ゼネストを全国的に類例を見ない戦闘的ゼネストとしてみごと実現したのである。

全組合員の中にある感動は、まさに三六五日を歯をくいしばり、耐えるべきところは耐え、時には本部・関東青年部一部反労働者分子のテロにあい血を流しても闘いぬいて来た全過程を、ふりかえることなしには、把みどることはできない。

以上の前提にたって全支部青年部長会議は、新たな課題に向かって前進するために、総括会議を開催し、強固な意志統一をはかり、新たな決意をうち固めた。

総括の基本軸として、まず第一に、七三春闘ゼネストの大爆発は何を切りひらいたのか、

第二に、それは、いかにして闘いとられてきたのか、という点であり、

第三に、こんにちの国鉄当局とその支配者たる日帝田中体制の危機的状態と危機脱出の為の新たな攻撃をつかみとり、四月ゼネストの全教訓を踏まえ、猛進撃していくこと。

今日、我が動力車千葉に対し、手紙や葉書で「千葉と共に闘う」「高石君と共に！」等々といった檄や、連帶が数多く寄せられてきている。

このように、全国の戦闘的動力車の仲間は、わが動力車千葉の一

## （第一部）

### 第一章 津田沼、幕張、千葉、千運、 四拠点を先頭に堂々と闘いぬく

#### 長期ストへ

ゼネストの前じょう戦——「上尾」をつきぬけ無期限強力順法・

わが動力車千葉一三〇〇名が、国労千葉の闘かう仲間と共に、本部関東青年部一部反労働者分子のテロと醜悪な敵対をふみこえ独力で船橋事故闘争（72年9月）を大爆発させ、その闘いでこじ開けた反合・運転保安闘争は、電撃的勢いで全国の戦闘的仲間に波及し、73年が明けると同時に武蔵野線反合、下位職充當反対の順法ストが開始された。

そして、我が動力車千葉が首都圏運休本数の3分の1を担い、て闘った二・八一〇スト権奪還闘争、息つく暇もなく三月五日から反合・運転保安闘争に突き進み、国鉄当局日本帝国主義の大動脈を二ヶ月余にわたって完全にマヒ状況へとタタキ込んでいったのである。

とくに首都圏は総武線を筆頭に文字通り七年春闘の規模を上まわる打撃を与えつつ、日本支配階級どもをして「敗戦直後を思われる運輸のマヒ」とまで言わしめる事態につきすすんでいた。「上尾事件」はこのなかでおこった。

この時につくって全国鉄労働者にあいまいさをゆるさない選択がつきつけられた。

すなわち「上尾」に屈服し、戦術ダウン・逃亡をゆるすのか、それとも断乎として闘争貫徹・強化・拡大をもつて闘い、人民大衆をも戦かう国鉄労働者の側に獲得するのか、の一大試練にたたされていったのである。

我が動力車千葉と戦闘的国鉄労働者は、言うまでもなく後者を選び「上尾」をおそれず、それをつきぬけて無期限強力順法・長期ストを提起し、全体で確認し、乗務員・非乗務員共に決起していった。

まさに、この闘いを通して、四月ゼネストへの道は切りひらかれたのである。

だが、この新たな飛躍に真向から敵対し制動を加えたものこそ、かの本部・関東青年部、東京地本内一部反労働者分子に他ならない。

彼らは、千葉地本に対し、やれ「ウジ虫」「ゴミクズ」と下劣な悪ばをなげつけ、昨年1・30千葉地青代表に数々のテロ、リンチを

われわれは、こうした反労働者分子のなりふりすべてた制動をぶち破つて前進し、歴史的四月ゼネストへ堂々と進撃していったのだ。四月ゼネストをゼネストたらしめた最大にして核心的要因こそ、ここにあったことを銘記しなければならない。

#### 四・二四で、ゼネストの火ぶた切る

春闘四月ゼネストは一・三月を前しよう戦として、車掌区を先頭に四・一六・一七年金ストへ引き継がれていった。

そして、ついに四・二四強力順法をもつてゼネストへの火ぶたを切つておとした。

わが動労千葉地本の四・二四強力順法はまさに突入と同時に総武線、房総東・西線など千葉管内のダイヤは文字通りパンクしていく。総武線各駅は乗客でうづめつくされるといったかつてない状況へと進展、ついに——首都圏の完全マヒへ。この晩、首都圏各駅で四・二四事件おこる。だが、全組合員は身をひきしめ「今こそ断乎たる追撃へ！」の相言葉のもと一挙的にゼネスト体制へと突入していくのである。

それと同時に、スト拠点津田沼、幕張、千葉、千連の周辺は一挙にスト拠点破壊をねらう権力と反革命——反労働者分子との対峙に突入していく。

津田沼の仲間は（国労の仲間も含め）文字通り一切の拠点破壊策動に対していかりをこめて実力防衛体制へ突入、津田沼電車区周辺には「私服」が徘徊し、まさに電車区周辺は政治・経済ゼネスト「前夜」にしてはりさけんばかりの緊張の中で着々と闘争体制がつくりはじめていった。

加え、あまつさえ5・18～20千葉県警機動隊に“激励”（千葉支部発行資料参照）されながら千葉破壊に乗り出し、大衆的にはねかえられるや、おどろくべきことは、動労本部に千葉地青の統制処分を“要請”していくた。

しかも、船橋闘争に対しても「事故問題は労働問題の領域には入らない」「国民世論との関係で闘いにくい」と驚くべき理由をつけて敵対し、千葉地本独自の闘いが大爆発するや、「あれを闘ったのは東京地本だ」などという、うす汚ない、自己宣伝に血道をあげていった。

そして、武藏野線合理化攻撃に対しても「拠点をつくる」と称し、鉄労と先を競つて配転名簿を提出し、国労の下部労働者の決起に水をさし、文字通り武藏野線合理化——再建合理化の尖兵となりはてていった。しかも恥かしげもなく「国鉄労働者をけん引する××」などと、ペテン的「看板」だけは死守している。だが、闘いが急速に発展する中で「上尾事件」がおこるや「民衆の反動的狂乱」と悲鳴をあげ、動転し三・一七ストにあつては役員が卒先して乗務していくというカゴスケートを演じ、それを正当づけるために、なんと「高等戦術の行使」と居直るに到つている。

そればかりか、本部の処分攻撃をねかえしスト参加権を得て千葉から支援労働員に参加していく仲間に對し、「お前は権利停止になつているからスト支援に参加してるのは、おかしいじやないか」とまで言つてのけたのだ！

我々は、このドス黒い血で汚れきった本部・関東青年部一部反労働者分子の数々の反革命的行為を決して忘れはしないし、決して許しておくものではない。

勿論、幕張支部においても同様、支部を結成して頂度一年、さつそくむかえるストライキを前に青年隊を先頭に不眠不休の奮闘を開始。電車へのスローガン書きも、皆んな頭から足の先まで眞白になりながら一生懸命かく……出庫してくる電車には、スローガンが輝いている。その電車を津田沼や千葉の仲間が「よし！ がんばろうぜ！」という決意を新たにして運転していく。

幕張の広い構内は白ヘルに身を固めた青年部の力強いデモとショープレヒコール、当局や公安は一匹も姿すら出せない、まさに、ゼネスト前にして、完全に、制圧したのだ。

それは、我が動力車千葉の拠点——千葉支部においても勿論同様である。

又、千葉運転区においては、千葉青行隊がノ千運動労・国労共闘委員会をけん引し、千葉駅周辺にゼネストの気運をたかめていくのである。

残る準拠点——七支部においても本部の指定拠点の方針に対し「どうして全支部を入れないのか」「拠点を要求する」と地本に突きつけつつ、実質上の全面ストへ突入していくのである。

#### 四・二六完璧な体制構築——津田沼で戦闘的學生、労働者人民の感動的大支援をうける

24～25日を権力、反労働者分子の真向からの対峙の中で着々と築いてきた戦闘体制は26日、万全な形に完成していく。

この不眠不休の中でかちとつた戦闘体制と総てを燃しつくさんばかりの組合員の高揚は、津田沼駅頭において、国労の仲間八〇〇と一体となつた堂々たる決起集会として、開始していくた。

しかも日本階級闘争の最前衛部隊—反戦青年委の労働者、全学連との学生部隊との感動的大支援をもかちとったのだ。

—わが津田沼支部の仲間がホーム乗務員激励に立つ—そこへ二〇〇名支援部隊が登場、駅は一瞬シーンとなる。それも数秒である。

「中核派だ!」たちまちホームは我々と国労の仲間の嵐のようなか手がわきあがる。一乗客二〇〇〇余はカタズをのんで見守る、その中を支援部隊は我々のいるホームへ移動し全員がそうちとなり拍手と声援と、シユブレヒコールがあい呼応するなか、国鉄労働者—学生—乗客三位一体となつた。成功の大合流集会がここに実現したのだ。

当局、公安はクモのこを散らすように消えてしまう。それに替つて二〇〇〇余の機動隊が包囲、全列車はストップする。—その中で合同交流集会が始まった。

全学連（中核派）の代表は「戦闘的な労働の仲間と固く連帯しじゼネスト支援し、カクマル反革命せん滅戦をつらぬき共に最後まで闘いぬく」と決意表明。決意に答え千葉地青行隊からは「全国から権力、反革命分子との闘いを勝ちぬき支援、連帯に結集された革命的労働者、学生のみなさんに心からの連帯と決意表明を送ります—われわれはいかなる弾圧や敵対にも屈せず、これを粉碎し最後までゼネストを貫徹します」という決意が述べられていった。

この高揚に恐怖した警視庁、関東管区の機動隊二〇〇〇はついに弾圧攻撃に出てきた—だが、その一瞬津田沼青行隊と二〇〇〇の部隊は断乎たる構内デモをもって反撃し千葉地青行隊は重包囲を打ち破り一人の不当逮捕者も許さず堂々と電車区再制圧に入ったのだ。

全学連、労働者部隊も国労の仲間や乗客の拍手と声援の中を機動

隊の弾圧を粉碎し戦闘的デモを闘いとつて行ったのである。

時あたかも、千葉地区を制圧している千葉、千葉、成田などの青年隊二三〇名の白ヘル部隊が津田沼支部青年部との「全体集会」に合流せんと出発、まず、千葉駅構内での戦闘的デモで氣勢をあげ津田沼乗りこむ。何んと! コンコースを中核派学生、労働者乗客の大部隊がうずめつくしてはいるではないか。一瞬にして合流、連帯の拍手の中を電車区に向かう。おどろいた機動隊は青行隊を包囲し、このヤロー!などといつて襲撃している。憎つき千葉県警だ! 皆んな身をひきしめ、スクランブルも固く突破しついに電車区に入る。

津電当局、私服刑事は区長室に逃げ込み、内力ギをかけうち震えている。青行隊の容しやない追撃。恐怖にうちふるえ「区長の許可で来た」などと許可証なるものを見せて逃がれようとする私服を電車区から放逐し、文字通りゼネスト前夜にして電車区は、我が千葉地青行隊三五〇の白ヘル部隊によって制圧されたのだ。

この間の反労働者分子との断乎たる対決、常任委員六名への「統制処分」の「試練」を乗り越え、ここに青行隊の威風堂々たる姿をはつきりと登場させた。

勿論、幕張支部をはじめ、準拠点も完璧な体制を構築していくのはいうまでもない。

特に、館山支部は、様々な困難を突き破り支部長を中心青行隊を先頭に地区労の支援の労働者との合同集会を勝ちとり、組合旗がなびく職場で全員がろう城に入つていった。

このように、千葉地本はゼネスト前夜にして不動の決意と万全な体制をつくり出していたのだ。

#### 四・二七、一〇〇%のストに突入

前夜から降りつづける雨の中ゼネスト突入宣言集会。列車は、一本も動かない、静まりかえた電車区、運転区、気動車区とその周辺、この構内を自信と確信に満ちた白ヘルに身をかためた組合員の力強いデモとシユブレヒコールがどどきわたり。全組合員の目は輝いている、「ゼネストに突入した、一切の裏切り策動のりこえて最後までがんばろう」、電車区をつき碎かんばかりの「イギナーン!」

動力車千葉、そのけん引車、青行隊の力が千葉全線をゼネストの渦中にタタキこんだのだ。

「我々が一旦決意し闘うなら社会の一切の車輪は停止する」、ことを二三〇〇組合員は泥と汗にまみれ、感動をもつてつかみとつたのだ。

しかも、ろう城の中は、「みんなは一人のために、一人はみんなのために」という精神に満ちている。自ら進んで掃除するもの、學習するもの…といった生き生きとした労働者の「秩序」すら生まれていったのだ。しかも津電においては歴史的な国労・労働の合同集会合同デモが幾度となく実現したのだ。

ゼネストはいよいよ二日目に突入、闘から国鉄労働者を先頭に全

労働者が本格的に国鉄当局と政府にもう一步せまろうとした。

その矢先、全く納得のいかない、屈辱的ともいえる「合意七項目」をもつて無理やりスト中止指令が発せられたのだ。

組合員は、事務所、現闘本部におし寄せ、「本当に中止か?」と

聞き、本部に電話する者、抗議のデモをやる青年部員—津田沼支部の全組合員は「スト中止抗議・糾弾」を滿場一致で採択していくなど、中止に対する正当な怒りは爆発していく。

当然にも国労の仲間も同じである。特に津田沼の青年部員、組合員は、抗議のデモ、シユブレヒコールを、いつまでも繰り返していいた：「うす汚ない政府を引き出したからといって何が成果だ!」  
「裏切りだ!」と心底から抗議の渦は、巻きおこっている…その間にも、テレビは「東京管内—全線区はほぼ平常運転にもどりつつあります」が、午前八時現在、総武線だけは、まだ一本も運転されておりません」とヤツキになつて宣伝している。

「千葉のウジ虫!」とののしり「闘から東京地本」と、自画自讃してやまない連中が、我れ先にダイヤ回復に尽くしている…、こうして、裏切りと、国鉄労働者を将棋の駒のように見ていて連中を心底、糾弾し、国労の仲間とともに、八時まで一本も列車を出さず抗議は続行されていったのだ。

われわれは、今春闘四月ゼネストを全国の最先頭で、ものの見こと大爆発させていった教訓を、決してムダにはしない。

そして、同時に、中止—「七項目合意」の問題点をトコトン追及し、裏切りの尖兵となつていった反労働者分子を、全国の戦闘的国労労働者と、ともに、糾弾し、粉碎していくだろう。

われわれの、巨大な前進はここから始まるのだ。

## 第二章 切りひらかれた地平と「合意七項目」

### の問題点

#### ① 切りひらかれた地平

危機にのたうちまわる政府、田中体制をして小選挙区制攻撃をも出さざるを得ない状況をつくり出した四月ゼネストは、国鉄労働運動、日本階級闘争の今後にとっていかなる役割りをはたしたのか。その前提として、次の事を、あらかじめ確認しておく必要がある。

すなわち、誰しもが、国鉄労働運動、日本階級闘争が一九七〇年代中期の大高揚に突入していることを直感していること。そして国鉄—政府支配階級との本格的激突が四月ゼネストをもって切つておとされたこと、しかも闘いの主導権を戦闘的国鉄労働者、日本労働者、人民が握りしめたということである。

われわれは、「上尾一四・二四」とそれを口実とした権力、当局の闘争圧殺攻撃、既成指導部の動搖と一部反労働者分子のゼネストへの制動と拠点破壊策動を完全にはねのけ、「人民が支持すれば労働者は強いのが…」といふのは誤りである。労働者が断乎として闘いぬき、強いとき人民の支持を得ることができること、という原則にたちきり、無期限強力順法・長期ストを鮮明にうち出し、その先頭で闘いぬくことをもって空前のゼネストへと発展させていった。

しかも、白ヘルに身を固めた青行隊を先頭に警察、反労働者分子に一指もふれさせることなく全支部、一三〇〇名の決起を闘いと

つてガタガタにゆさぶられ、もはやどんな手を使つても「おさえこむ」ことが出来ないといた状態に突き進んだことである。

「上尾一四・二四」を口実として反順法＝違法ストキャンペーンをはじめぐらうとも、また公安や機動隊の動員も、われわれの巨大なゼネストをおさえこむことはできず、なすすべもないことを天下に明らかにしたことである。

第三に、四月ゼネストの爆発に同様恐怖した既成指導部による突如の中止という結果になつたが、現場では誰一人として「勝利＝成果＝闘争は終り」などと思つてゐる人はいない。否、むしろ逆では日々高まつてゐるのである。

確かに今まで（72春闘まで）は、「妥結」＝スト中止で一定の決着がついていた。しかし73春闘その後の職場や国鉄労働者の現実が示しているように「闘い」は激發し「解除」どころか、緊張関係をは日々高まつてゐるのである。

体制的危機（政治、経済、社会全般の危機）が、日々破局的状況に進んでいる中で国鉄とその經營の矛盾は増々深まり国鉄当局、日本支配階級のなりふり捨てた延命のための攻撃が激化し、ゼネストを聞いた労働者人民の確信に燃えた追撃の中でよりいつそうのをはざめた「第二」「第三」の大闘争へ進んでいるのである。すなわち国鉄再建十ヶ年計画粉碎、日本帝国主義支配階級の打倒へと、よりいつそ接近したということである。

第四に、こうした闘いは、自然につくられたのではない、といふことである。

我が千葉地青は一九六五年日韓闘争において連日百名余の国会動員を闘いとり一九六七年十一・八羽田闘争に総決起し、以降エンブラ

り、組合員一人一人が不動の自信と確信をかちとつてきたのである。

そして四・二六津田沼駅頭の革命的労働者人民学生の大支援をもうけ、もって乗客内の一郎翼挑発者を完全に封じ込め、多くの乗客労働者の共鳴をつくり出し、共に闘う方向へとおしあげていったのだった。

又、われわれの闘いは、当然にも労使正常型ストライキや、職場を自ら明けわたしてのネットライキと対決し、戦闘的ラウ城ストライキとして闘いぬき再建合理化—再建十ヶ年計画粉碎までのぼりつめる「ビドラー」を内包するするどいストライキとしてかちとられたのである。

そうであるからこそ、当局の職場管理支配権をもガタガタに切り崩し、職場の力闘争を完全に逆転させ、労使正常化どころか、助役やマル生分子にとつては「一日も早く国鉄をやめたい」といった状況をつくり出し得たのである。（この春闘後、千葉支部では指導員全員が自己批判書をだして復帰した）こうした四月ゼネストの意義をまとめてみるとおおむね次のようになるだろう。

第一に、昨年秋の不当処分粉碎闘争をクギリとして開始した国鉄労働運動の「労使正常化型」運動への流れと、反労働者分子の裏切りと闘う者への敵対の全面的開花の中で、我が動力車千葉と戦闘的国鉄労働者が、この逆流に抗し、下から突き破り一月～三月、そして四月ゼネストの大爆発へと噴きあげ、国鉄労働運動の戦闘一大進撃の血路を切りひらいた点である。

第二に、国鉄当局—政府、権力の労働者支配が闘いの爆発によ

阻止、王子野戦病院設置粉碎闘争、三里塚闘争などを闘い、同時に労使正常化型運動への流れと、反労働者分子の裏切りと闘う者への敵対の全面的開花の中で、我が動力車千葉と戦闘的国鉄労働者が、この闘いの渦中で滝口処分撤回闘争をおしすすめ勝利し完全復職をたたかいとり、数々の試練と犠牲を出しながらも、それを乗り越えぐりぬけてきた。

更には、一九六九年十一月佐藤訪米阻止、一九七一年十一月沖縄奪還大闘争を闘い、被告団を先頭に裁判闘争をも闘いぬいている。そして七二年国電船橋事故責任転嫁に反撃する三波にわたる運転保安闘争の展開と全国への波及。こうした血と汗をもって切り拓いてきた地平に敵対し、反革命として登場してきたのが本部関東青年部内一部反労働者分子に他ならない。

まさに、七二年の一年間は、戦闘的に闘つてゐるがゆえ、権力の組織絶滅型の弾圧と、反革命反労働者分子のなりふり捨てた千葉地青、白色テロの二重の重圧下での闘いに突入していつたのである。

我が動力車千葉地本青年部員は、この新たな局面を見すえ、一步とて妥協することなく、戦闘的团结を着実にうち固め、一步、二歩前進してきた。

われわれは、このことを自己讃美で確認するのではなく、「我が動力車千葉と戦闘的国鉄労働者の双肩にのみ、国鉄労働運動の眞の前進がある」という責務と誇りを認めるものとして、かみしめ、あらゆる逆流に抗し、ゼネストへの道を切りひらいてきたのである。

一方、時あたかも、日本階級闘争の最前線で進撃する革命的労働者、学生、農民等民衆のあらゆる層からの決起と進撃は開始した。

この結合をもつて、四月ゼネスト——七〇年代中期階級闘争、大

高揚への突破口は、切っておとされたことを一点のくもりなく確認しなければならないだろう。

## ② 「ペテン的合意七項目」と新たな攻撃

政治、経済、社会・全般にわたる未層有危機の深まりと、その一項点をなす国鉄危機の進行のなかで、日本支配階級、国鉄当局は、危機から何とか切りぬけようと一切の犠牲と盾矛を労働者におしつけて来ている。

国鉄労働者の全生活をおびやかし生命すら奪い雑巾のように扱おうとする当局や政府！

しかも、この悪虐非道な帝国主義者どもと対決し、闘うという正当な道すら奪い取ろうとしてきてのことへの一大反撃としてわれわれは今春闘を位置付け、闘いぬいてきた。

基本的、目標として、確認してきた点は、

第一に、新幹線と武蔵野線開業を突破口に、新国鉄再建十ヶ年計画の大々的推行が始っている中で、大衆収奪と苛酷な合理化をわれわれに強要してくる事を許さない闘いとして、すなわち、合理化粉碎再建十ヶ年計画粉碎に向けて的一大切口をこじあける闘いとして位置付けてきた。

第二に、スト権実力奪還、不当処分粉碎を一体のものとして闘いとつていくことであった。いわゆる労使正常化への策動を決して許さず、「上尾」をつきぬけ実力の火柱をうち上げていくこと。

第三に、大幅賃上げ——生活防衛を実力で闘いとついくこと。

絶対に引くことのできないものとして、闘つていくこと。

て、反合、運転保安闘争を更にするとい闘いへとおしあげ、矛盾と合理化の根源——再建十ヶ年計画粉碎に向けて永続的に闘いぬいていくものでなければならない。

事故問題は、「明日は我が身か！」という切実な問題であり、高石君の日々の奮闘を我がものとしてトコトン闘いぬいていくこと。

第三に、スト権奪還・不当処分粉碎、鉄運賃値上げ反対！の闘いである。

「労使正常化路線に基づいたスト権回復」といった奴隸根性にひたりきった方向ではなくに、四月ゼネストを文字通り実現し、その実力をもって、われわれのスト権を奪還していくこと。

そして、そのスト権を武器に国鉄労働者の総反撃を全面的に展開していくものでなければならない。

今春闘は、不当処分粉碎と結合し、一大地歩をうち立てる闘いである。

さらに国鉄運賃値上げ反対闘争を意識的に結合して闘わなくてはならない。これはまさに八兆円にのぼる大衆収奪攻撃であり、この値上げを財源に再建十ヶ年計画——21万5千合理化を促進しようとするものである。

「赤字」→賃上げはムリ→だから値上げを！ という資本家国鉄

当局の悪らつな常とどう手段、思想宣伝を粉碎し、全労働者とともに阻止していかなければならぬ。

第四に、帝国主義のベトナム—インドシナ侵略はますます激烈さを加えている。ベトナム—アジアへの日米帝国主義による共同侵略を反対の闘いが今こそ強化されねばならない。

第四に、人民大衆・国鉄労働者を圧迫し虫ケラのように扱うやり方の根源がアジア侵略と反動攻勢にあることを見ぬき、その粉碎に向けて総攻撃を開始していくものとしてあった。

わが青年部は、こうした課題を実現するため四・一四千青行動隊結成、総決起集会を圧倒的にかちとり、任務と方針を鮮明に打ち出し「五つの目標」を決定し、闘いに入つていった。

『その第一は、とどまるところなき物価上昇—生活破壊への怒りを総結集し実力で大幅賃上げを勝らること』である。

「高度成長」の矛盾の大爆発のなかでインフレが進み、日本独占どもは商品投機と買占めまでやり、物価の急騰をつくり出し、われわれ労働者人民を絞りとり、まきあげてきているのだ。

日本労働者、人民はもはや黙つてはいられない。日本列島はいたるところで怒りを噴きあげている。もはや、我々のるべき立場、進むべき方向は鮮明である。体制的根本的危機がおとずれているのだ。

労働者、人民の憤激を武装解除しようとしている反労働者分子の策動を粉碎し、強力順法をつらぬき長期ストで大幅賃上げを獲得していくこと、そして「インフレ田中内閣」打倒に向かつて、ギリギリとせまっていくことである。

第二に、乗務員への事故責任転嫁粉碎、高石君防衛・完全勝利！反合、運転保安——再建十ヶ年計画粉碎闘争を、永続的に、強化していくことである。

昨年九月船橋闘争を突破口に三月運転保安闘争の全国的爆發を遂にひき出した、われわれの闘いの地平をうち固め、「上尾」を口実とする闘争破壊と裏切りをはねのけ、四月ゼネストの大爆發をもつ

春闘委員会や、動労本部もベトナム反戦、軍事基地撤去などをかかげてはいる。

しかし、今問われているのはスローガンをあげれば、それでいいという立場であつてはならない。日本帝国主義—田中内閣は、春闘共闘や総評のポスト・ベトナム論にもとづく弱さをついてアジア侵略と、侵略を支えるための国内体制づくりを強化しているのだ。

特に、反労働者分子は、戦闘的労働者、学生、農民、反戦自衛官に敵対し、闘いに制動を加え、前進に恐怖し、それを阻むためにのみ、「ポスト・ベトナム」の立場にたつペテン的「反戦・反基地」なるものを仕組み、血まなこになつて、アジア侵略粉碎の闘いを破壊しようとしているのだ。

われわれは、かかる反労働者分子のペテン的「反戦・反基地」なるものを暴露し、粉碎しながら、強引に進められようとしているアジア侵略と反動攻勢を阻止していくため、全力をあげていくものでなければならない。

一九一七年「パン」と「平和」を要求し決起したロシアの婦人労働者の闘いが、全ロシアの人々に響き、闘いが拡がつていくや、またたく間に戦争反対ツアリーー独裁打倒の蜂起へと突き進み、勝利していった。

又、あらゆる階級闘争、労働運動の歴史がわれわれに教えているように、「労働者の決起はそれが、大規模であればあるほど、激烈であればあるほど、支配階級の政治、経済、社会、軍事などの危機（＝体制的危機）に向かつて必ず突き進む」ということをはつきりと確認し、情勢を先どりし、あらゆる壁をものとせず突き進んでいかなければならない。

今春闌四月、ゼネストは、まさしく、そのような内容をひめて、爆發せんとしているのであり、何んとしても爆發させなければならぬい。

時あたかも決起している革命的労働者、学生との大合流、結合をもつて、ゼネストを貫徹し、アジア侵略と反動をつよめる日本帝国主義一田中内閣打倒へ、怒濤の進撃を開始しよう。

「喰うか、喰われるか」（磯崎の発言）という敵の言葉どおりに、決起した労働者、人民を牽引しきつていくことが出来ないとするなら、それは逆に、われわれが反動と反革命に組み込まれてしまう、という事を忘れてはならない。

今まさに我が動力車千葉・青年部に課されている任務と課題はこの上なく重大である。

われわれは、この偉大な事業に全青春と人生をかけ、断々乎としてとりかかるではないか。

歴史的一大分歧を見すえ、全国鉄労働者の最先頭に起つて前進せよ。

アジア侵略に人民をかりたてようとする攻撃——抑圧と差別とマル生の本質思想攻撃に喰い込む四月ゼネストへ！

横須賀、立川——相模原基地撤去！ ミッドウェイ横須賀寄港阻止！

三里塚空港粉碎、ジェット燃料輸送絶対阻止！

沖縄奪還。沖縄への自衛隊派兵阻止！

入管法粉碎！ 中国領土の「釣魚台」（＝尖閣列島）略奪反対！

在日朝鮮、中国人への弾圧、暴行糾弾！

狹山差別裁判徹底糾弾！ 無実の石川一雄氏即時奪還！ 狹支連止されたのだ。

しかし、一たん燃えさかった火は、煮つまつた溶鉱炉は、いかなるものをもって、消すことはできないだろうし、さますことは出られない。

年金ストを助走に、四・二四強力順法へ、早くも悲鳴をあげる国鉄当局——田中政府へ猛追撃を加えながら交通ゼネストへ！ 日本列島がゼネストの「溶鉱炉」に突入せんとした。

まさにその時に、「合意七項目」をもつて一方的、ペテン的に中止されたのだ。

しかし、一たん燃えさかった火は、煮つまつた溶鉱炉は、いかなるものをもって、消すことはできないだろうし、さますことは出られない。

見よ、全国の国鉄職場での戦いの永続化を、保線区の仲間達の夜重（夜間重労働）拒否闘争を！そして、全運労働者が制動を破つてブツダムに入っている現実を！まさに「合意七項目」は、新たな攻撃であり、第一、第二、第三のゼネスト開始の導火線以外のなにものでもないのだ。

「合意七項目」のペテン性、攻撃性を徹底的にあばき問題点を見ぬき、「武装解除」を粉碎し、闘いをおし進めよう！ そのための組織点検、うち固めを急がねばならないだろう。

#### 七項目の合意事項

（資料）

- 1 労働基本権問題については、第三次公務員制度審議会で今日の実情に即してすみやかな結論が出されることを期待するともに、答申が出された場合はこれを尊重する。
- 2 政府は労使関係の正常化に努力する。
- 3 ILOの勧告、結社の自由委員会の報告に対しても理解し、慎重に対処する。

第五に、本部・関東青年部内一部反労働者分子の千葉への白色テロ、リンチ糾弾、組織破壊、敵対を粉碎せよ、不当統制処分を撤回せよ！

もはや多くの語る必要はない。彼ら反労働者分子は、一年間余にわたり、寝てもさめても、我が千葉の破産・破壊の夢のみに心を奪われ、遂に警察に激励までされて乗り出すなど、あらゆる陰険な策動に終始してきた。だが、事実が示すように、わが動力車千葉はその都度強くなり、たくましくなってきた。それに反比例して、彼らは増え反労働者の裏切り集団の本性をさらけ出していく。

春闌四月ゼネストは、彼ら本部・関東青年部一部反労働者分子にとっては、心底「いやーな」闘争として、一刻一刻と彼らの胸を、しめつけている！

全青年部員諸君！ なりふり捨てた彼らの、闘争破壊を絶対に許すな！

万一、闘争破壊に乗り出していくようなら、階級的労働者の復讐をタタキつけよ！

一部反労働者分子の影響を突き破り、決起している全国の戦闘的動力車の仲間、そして全ての国鉄労働者とともに、大胆にゼネストへ突き進もう。（以上、「四・一四方針書」より引用）

以上の「五つの基本目標」を全青年部員が満場一致で決定し、ただちに実現のための闘いに着手していく。

以上の「五つの基本目標」を全青年部員が満場一致で決定し、ただちに実現のための闘いに着手していく。

4 処分については公正、慎重に行なう。

5 過去の処分に伴なう昇給延伸の回復の問題については引きつき協議する。

6 労働、厚生、総理府など関係大臣との間の協議の結果については、政府は、それを尊重する。

7 以上の合意を機にストライキは直ちに中止する。

以上である。

これ何だ!! 倭達をなめるのもいい加減にしろ!! この七項目を、「成果」と見るとでもいうのだろうか？

「…公制審に期待し：答申が出されたらそれを尊重する」「労使関係の正常化に努力する」「処分については公正慎重に行う」誠意をもつて処分してやる!!

と、まったくもつて許せない！

しかも、どこからともなく「単純欠勤者の処分はパターにする」などと流し、職場の闘う労働者をかく乱するなどといふ、許せない事までやっているのだ。

態勢をたておなす時間をつかんだ磯崎は、五月十日「処分は、調査、準備できしだい、出す」とぬけぬけと宣言したのも、そのためである。又、田中法相は五月十日、「公務員の不法争議行為に対するは厳正な態度で、処置せよ」と、ハッパをかけていた。

まさに、戦う国鉄労働者の巨大な力に恐れおののく、敵国家権力

と国鉄当局は、「七項目」を足がかりに、処分と刑事弾圧をもつて挑戦してこようとしているのだ。

われわれは、「七項目合意」の問題点を次の通り、把握し、それとの闘いを強めなければならない。

① 現在は資本主義社会であり、支配階級とその労働者階級の非和解的階級対立を根本軸として成り立つ社会である。したがつて当然にも労使の対立は好むと好まざるとに関わりなく、非和解的であり、力関係によつてのみ、様々な問題は決まるのである。

しかも現在、資本主義は、まさに侵略と反動の帝国主義段階に突入している中で体制的危機にみまわれている。戦後の帝国主義はアメリカ金融独占資本(ドル)の全世界的支配と、帝国主義による後進国半植民地支配体制によって維持され、国内的には、インフレと大衆収奪による膨大な国家資本の投入によって金融大独占資本が延命しこえふつとつてきたが、いまやドルを中心とする国際通貨体制は大混乱におちいり、帝国主義の後進国半植民地支配体制はベトナムーインドシナ人民の闘いによつて崩壊的危機にあり、帝国主義の国内体制は、日本帝国主義、田中体制に一番はつきり示されている様に、完全な危機に突入し、労働者人民の生活は耐えることの出来ないほど破壊されるにいたつてゐる。こうした情勢下にあって、日帝田中体制は、ますます労働者人民に一層の犠牲を強要し、独占資本には巨大な利益を集中し、かくして侵略と収奪の政策をおしすすめ日本帝国主義延命を期さんとしている。この情況下で労使正常化など絶対にありえない。労働者人民にとってこの破局を迎えた帝国主義の体制を打倒することなしには、何事も解決しない、打開しえないのである。

「否」であるといわなければならぬ。

まさに、闘いは始まつたにすぎないのである。唯、われわれ側に決定的に有利な条件と確信をもつた中での「開始」という点では、この間の闘いの歴史に例をみない水準で始まつたことを確認しなければならない。

「七項目合意」をテコとする新たな攻撃を粉碎せよ！「七項目合意」に屈服した国鉄労働運動の危機をのりこえる為に奮闘しよう！

### 第三章 四月ゼネストへの道――

それはいかにして切拓かれたのか

世界の階級闘争、労働運動の歴史と現実は、ただ一つの例外もなしに、支配階級、権力との真向からの対決と、内部の日和見主義や脱落分子、そして背後からの分裂、破壊攻撃との二重、三重の対峙を通じ、それに屈せず闘いぬいていく中で前進を勝ちとつてゐる。

今、時代は、まことに「七〇年代中期階級闘争の大高揚」と突入してゐる。

この情勢は好むと好まざるとにかかわらず、労働運動、労働者の進むべき道、生き方、闘い方をめぐつて「右」と「左」の闘いを激化させてゐる。

戦後の二七年間の「平和」と「安定」は、あと形もなく終りをつげ、日本内外の政治・経済・社会的矛盾と危機をアジア侵略と国内反動をもつて乗り切ろうとする支配階級と、それを粉碎せんとする労働者・人民の総対決の火ぶたは切つておとされた。

このことは、一切の左翼政党、革新団体、労働組合等に、あいま

だ。

それ故に、日本の労働者階級には、日本帝国主義と真向うから対決し、これを打倒すること、この任務がなにもまして要請されてきているのだ。

したがつて「労使正常化」とは、労働者人民が、ますます深まる生活破壊と合理化、労働強化と差別主義的労務管理のもとにおいてしまうもので、労働者階級の意識をねむらさせること、闘いを未然に粉砕することが必要なのであり、「労使正常化」が強力に支配階級の側から強要されてくるのである。

② スト権問題については、全面的に公務員制度審議会にゲタをあずけ、その答申に従うことと認めるということは、この間の闘いの中からスト権を奪還していくという方向を一切否定するものであり、まさにホネ抜きにされたI-S-O型スト権!!に従つていくという許せない方向である。

③ 貨上げについても「一万二千七百四十六円」という貨上げ額などでは、このインフレと生活破壊の中では、たちまち奪いとられてしまうものであることは毎日この生活の中で我々自身の実感から直ちにわかることである。「昨年よりも高い」とか「私鉄より高い」などと成果を押しつけんとするダラ幹指導部の話など、だれ一人耳をかさないのである。

まさに貨上げ闘争すら終つていないのだ。以上みてきたように、ゼネスト收拾はわれわれ労働者の怒りと要求に答えたのだろうか？

いや、「中立的立場」を許さない選択をつきつけてきているのであり、不斷の飛躍を要請しているのである。

既にその危機は深刻である。アジア侵略への具体的乗り出しである中国領土の釣魚台(＝尖閣列島)略奪に対し、自民党的「日本の領土だ！」とする強盗的主張に対し、こともあろうに、双手を挙げて賛成していく共産党などの既成「左翼」政党が、早くも排外主義政党へと転落し、戦闘的労働者、学生、農民を、見殺しにし、時に警察の弾圧を要請したり、文字通り、敵側から「良識ある政党」なる、おほめをいただくまでに、到つてゐるという事実！

こうした全体背景の中で、わが動力車千葉地本青年部の一年間歩みも、かつてない「試練」の日々であつたといえよう。  
すなわち「1・30問題」「5・20問題」などで表面化した、いわゆる本部、関東青年部内反労働者分子が警察に激励され千青への破壊、分裂策動と、それをめぐつてのわが動力車千葉地青の断乎たる原則的闘いの貫徹がそれである。

この「試練」に対し、わが青年部の旗のもと固く結集した青年部員は高い自覚と怒りと比類ない戦闘精神をもつて卑劣、姑息な分裂策動を糾弾し、断々乎として闘いぬいてきた。  
そして、この二重の重圧の中でもそれと闘いながら、船橋事故闘争(9月)下位職充當反対・反合闘争、三里塚闘争等々を闘いぬき、もつて四月ゼネストへの血路が切りひらかれたのだということを、はつきりと銘記しなければならない。

まさに、七三年四月ゼネストは、いまだかつてない、困難を、全青年部員の戦闘的团结と、情熱で、一つ一つ打開し、勝ちとられた。

わが動力車千葉と、戦闘的国鉄労働者のこの歴史的歩みは、敵権力、反労働者分子を、絶望的なまでの危機におい込んでいる。そらであるからこそ、増え彼らの兇暴な弾圧、襲撃、敵対は強まろう。

だが、四月ゼネストを、勝ちとつて来た全教訓をうち固め、前進する我が動力車千葉と戦闘的国鉄労働者、革命的労働者人民の闘いは、いかなる手段をもってそれを阻止することは出来ない。

一九七〇年中期階級闘争—国鉄労働運動の大高揚の車輪は力強く回転を始めた。われわれの偉大な目的—労働者階級の全面的人間的解放をかけ、そのためのあらゆる試練を喜ごびとしてくぐりぬけ進んでいくのだ。

これは歴史の必然である。

特に昨年秋からの闘いを、大まかにふりかえってみると、次の通りである。

#### 九月、不当処分実力粉碎闘争

国鉄百年祭を期した労使正常化路線へのめり込みを糾弾しつつ、全組合員が処分粉碎の強力順法を闘っていく。

#### 九・二〇高石君デッヂあげ起訴

「処分粉碎」闘争が政治的に收拾されるや九月二〇日当局、権力は、高石君をデッヂ上げ起訴する。

「純粹労働問題でない」「どうしても闘うのだったら千葉だけで闘え」という本部・関東の闘争放棄と敵対を踏みこえ、千葉地本一三〇〇名組合員が、闘かう國労の仲間の連帯をかちとりながら、「独自」で総決起へ！ たちまち首都圏のダイヤの大混乱へと発展せ

われわれは、決意も新たに、この血ぬられた国鉄と根底から対決していくことを誓いつたのである。

だが、おどろくべきことには、関東・東京両青年部内反労働者分子は、「100年の歴史は、労働者の前進の歴史」「自分達の手で祝おう」と、帝國主義者と国鉄当局の「發展の歴史」に屈服し、これを結局は美化し、日本帝國主義労働者がこの100年間、そして、今もまた、アジアの人民に対して、いかなる侵略、いかなる殘虐を働いてきたのかの反省すらなく、百年祭を「祝う」という、まさに反労働者—侵略者の本性を、はしなくもさらけ出しているのだ。

#### 七二年十二月～七三年一月、反合・下位職充当粉碎、整備掛の自動昇格—昇給獲得の闘いへ

「東京では、とつくる昔からやっている」という千葉当局の主張をはねのけ、あくまでも「下位職充当」の合理化に反対していく事を明らかにし、おここんでいく。おいつめられた当局は、地本内一部指導者の個人的了解の上で、下位職充当—助勤をだまし討ち的やり方まで行ない強制する。

全青年部員や、多くの組合員は、あくまで糾弾し、反合、整備掛の自動昇格—昇給獲得を闘っていくことを確認する。

#### 七三年一月一三日、千青旗開き

七三春闘の前段として整備問題を全力でとりくむことを確認する場であった。しかし、その矢先、動労本部は千青常任委員六名に対し、「一切の組合権を停止する」という、本部松本青年部長の要請を受け、前代未聞の「統制処分」を発動してくる。

しめ、休職攻撃を阻止するなど、数々の教訓をつくり出し、反合・運転保安闘争の画期的地平をかちとつていった。（船橋闘争の全教訓については津田沼支部発行の機関誌『労働者への事故責任転嫁粉碎』を参照）。

だが、あの反労働者分子は、闘いが爆発するや「あれは、動労東京が闘つた」などと、おどろくべきペテン宣伝をやり、一度、三度とわが動力車千葉一三〇〇と、闘う国鉄労働者に悪ばを投げかけたことを、われわれは決して忘れない。

#### 十・一四 国鉄百年祭糾弾の集会を開く。

「労使正常化」をもって国鉄労働者を再びアジアに向かっての侵略に動員せんがため、国鉄当局・政府は「国鉄百年祭」をうちあげ戦犯天皇までかつぎ出し国労・動労幹部と磯崎体制首脳がひさつき合させてうんぬんな構図をもって新たな攻撃にうつってきた。

われわれ青年部は活動者会議を開催し、この様な危険な方向性を徹底的に糾弾し、当局主催の諸記念行事を糾弾し、参加しないことを決定していく。

そもそも、「国鉄100年の歴史」とは、強制連行してきた朝鮮人民や中國人民を、鉄道建設に暴力的に従事させ、殺しつくし、その血をもつて創られ、同時に、日本労働者人民、国鉄労働者を収奪し、帝國主義戦争の最重要な足であった。この国鉄を、何んで祝えよう！ そして今日、国鉄は人民大衆から毎年一兆円をこえる大衆収奪を行ない銀行巨大独占には驚くほどの利益をそそぎこみ、それ故に永続的経営危機をますます深刻化し、数十万の国鉄労働者の血の最後の一滴まで吸いつくさんとしているのだ。

「水上問題」「1・30」「5・20問題」などの数々の、反労働者行為を行なった本部・関東青年部内一部反労働者分子の要請を無検討に受けての、闘かう千青六名への統制処分に対し、多くの組合員の怒りは爆発した。

この非道を許せるか！ 組合ファッショナリズムと、全組合員が、徹底糾弾し、トコトン闘いぬく固い決意をうち固める。（問題の核心は何か）千葉支部発行の機関誌参考）

一月二二日～二四日、動労本部中執四名「オルグ」に入る。

各支部全員職場集会にて、本部の組織統制処分を大衆的に糾弾。

一月二九日・二月六日・三月八日、不当統制処分問題をめぐり、連続的に臨時地本大会開かる。

「組織16号を再検討し、誤りを撤回せよ」「統制処分撤回」の当然の要求を毎回の大会は圧倒的に確認し、一三〇〇名組合員の関心支持・団結は日毎に高まりをつくりだした。青年部は毎回百名をこえる傍聴団を送る。

一月二〇日～三月一日、スト権奪還・武蔵野線反合の順法—スト（国労）に入る。

#### 三月五日～一二日、反合・運転保安全国闘争へ！

船橋闘争の意義と教訓はまたたく間に全国の国鉄労働者に受け継がれ、全国全線で、火の手があち上げられた。

8日、ついに、当局は、「運転保安などの問題に対する紛争の

平和的解決の促進のため」、という泣きを入れ、闘いを何んとかそらそうとしてきた。

だが、交通新聞が連日報道していたように総武線を先頭に、増々闘いは、強化、拡大へ、突き進んでいった。

12日からは、踏切一帯停止も加わり、文字通りの完全マヒへ。

### 三月一三日、「上尾」事件起る

この事態を、我々は、さらなる闘争貫徹「順法貫徹、強化」をもつてこれをつきぬけ、前進せよ、の方針を鮮明にうち出し、決意も固く闘争準備を完了する。

しかし、指令は「順法闘争の中止」であった。

そもそも労働者乗客を敵視していた反労働者分子はこの一発で動転してしまい「民衆の反動的狂乱」と悲鳴をあげ、「再建」十カ年計画との全面対決にまでつき進んでいった国鉄労働者の鋭い闘いに恐怖し、体制内改良主義者の本性をむき出して「順法放棄」への道を卒先してころげ落ちていったのであつた。

### 三月二八日船橋事故一周年、四月ゼネスト貫徹大集会。

#### 三月三一日、春闘の本格段階にむけ全支部青年部長會議開催

会議は討論を通じ、次の事を決定していく。  
①本部・関東青年部内反労働者分子徹底糾弾、六名への「不当統制処分」撤回、  
②春闘四月ゼネストを全青年部長會議は総力でかちとる。  
③青行隊を結成していく。

#### 三月三一日、千葉地青定期大会圧倒的に成功

- 72 · 8 千葉地青定期大会圧倒的に成功
- 72 · 11 · 7 ~ 8 本部青年部、全国青年部長會議にて、千葉地青の凍結を提起。(早大生川口大三郎君、カクマルのテロ・リンチにより虐殺される。"スペイを一名捕捉し、処刑した"とカクマル指導部の記者会見発表)
- 72 · 11 · 12 本部第七五回中央委員会において、「千葉問題調査報告書」発表
- 72 · 11 · 13 本部青年部長松本は、本部中執に千葉地青常任委の組織処分及び凍結を上申
- 72 · 11 · 18 本部、いわゆる「組織16号」を出し、千葉地青を一方的に処断せんとする。
- 72 · 11 · 30 千葉地本第32回定期地本委員会、「いわゆる千葉問

△第二部▽せまりくる处分、弾圧攻撃を粉碎し、スト権実力奪還闘争をおしすすめよう！

九月反合・運転保安闘争を大爆発させ、新国鉄再建十ヶ年計画粉碎の旗のもとに動力車労働組合運動の戦闘的前進をかちとろう！

#### —特に「新再建十ヶ年計画」について—

すでに、第一、二章において述べたように、73ゼネストの大爆發は、日本階級闘争をして、わが国鉄戦線のたたかいを軸に大激動の渦にたたきこんだ。

いまや、まぎれもなく、激動の時代がおとずれており、田中内閣と日本帝国主義支配階級に対する労働者人民の不満といかり、憤激は、日一日と高まっている。

だが、投機とインフレ、侵略と抑圧が深まれば深まる程、日帝田中体制は、より一層の破壊的なインフレ政策とより悪どい侵略と弾圧の政治を行っている。

国鉄においても、昨年流産した新国鉄再建十ヶ年計画とそれもとづく旅客運賃値上げ大衆収奪とそれを資金とする大合理化計画をより反動的に策定しなおし、国会成立を強行しようとしている。したがって、73ゼネストを実現した國労・労働の闘争体制を日帝田

などを決定し、4・14千葉地青總決起へと、組織化に入った。以降、數度にわたり全支部青年部長會議を開催し、地青常任の一切の組合員權停止、という困難を、全員で突破し、闘いに突入。千葉地本青年部代表に集団暴行す。

#### 反労働者的組織破壊分子との闘い。

なお、この間、すでに述べた様に、本部・関東青年部一部反労働者分子による千葉地青組織破壊攻撃との一連の闘いがあつたが事項だけを次にあげ、決意をあらたにしたい。

- 70 · 2 · 24 「関ブロ」決起集会(水上)にて東京地本青年部数名が當時、解雇撤回闘争中の滝口青年部長の発言権を否定し、千葉地本青年部代表に集団暴行す。
- 71 · 11 · 9 沖縄返還協定阻止、青年部統一行動、宿泊所新鶴見機区において、新鶴見青年部加藤を先頭に20数名が千葉地青代表團にテロ・リンチをおこなう。
- (70・2月の水上以後、諸集会・統一行動において、ことごとく千葉地青の発言者及び代表團に対する東京地青の暴力的妨害、リンチが恒常化する。)

おい、鉄バイブにて出勤途上の青年部員を襲撃。(一名重傷)

· 72 · 1 · 30 関東全支部青年部長會議(動力車会館)において、

千葉地青全支部青年部長に対し、関東青年部による集団テロ行為おこなわる。千葉地青、だんこたる糾弾声明発表。

· 72 · 5 · 18 ~ 20 関東、各青年部地青から反労働者分子を動員し、

いわゆる「千葉地青再建オルグ」行う。千葉地青の反撃により破産・千葉地青組織破壊→「第二青年部づくり」の集会流れる。

題調査報告書の説明と組織16号の再検討を要求する決議を万場一致採択。

· 73 · 1 · 13 本部は千葉地青六名の全常任委員に対し、「組合員権停止」措置、查問委員会の設置をきめる。

· 73 · 1 · 29 千葉地本第23回臨時大会、統制処分白紙撤回、查問委の解散を圧倒的多数(45対14)で要求決議。各支部、分科つぎぎに統制処分糾弾を決議。

· 73 · 2 · 5 ~ 3 · 8 繼続臨時大会で、組織16号再検討要求、統制処分白紙撤回の千葉地本の態度再々度確認、春闘体制確立。

· 73 · 6 · 28 千葉地本臨時大会春闘ゼネストの大前進ふまえ万場一致これまでの態度堅持を決定。

中と国鉄当局の側から、先制的に破壊せんとする処分・弾圧攻撃は必至である。

しかも総評及び国労・労働本部が「七項目合意書」と念書なるものにひたすら希望をかけ、国鉄当局は後退しているのだから処分攻撃に対する闘いは九月にスト・権奪還とからめてやればよい、等と超樂観論をふりまき、組合員の対決意識を武装解除し続いている（大会をみよ）ならば、当局の処分弾圧攻撃は、その足もとを見すかしておそれいかかるであろう。

われわれは、断呼として、このような弱点と闘い、処分弾圧粉碎、反合・運転保安闘争の闘争体制を構築しなければならない。

周知のように、この闘いは、新国鉄再建十カ年計画との鋭い、より全面的な対決の闘いへと発展させなければならない。何故ならば、田中による新国鉄再建十カ年計画こそは、戦後労働運動の背骨をなし、こんにち新たな激動的高揚をむかえつたるわが国鉄労働運動を根底から破壊し、昭和57年国鉄職員を三十五万に削減し、われわれが羊のような鉄労並み組合運動に変質することをねらっているからである。

この攻撃は、日本帝国主義、田中体制が、その未曾有の危機をのりきる為、国鉄をすみからず今まで、帝国主義支配階級の為の国鉄に再編すること、したがって、そのための最大の障害物、国鉄労働運動を解体させることにあり、これまでの数次にわたる合理化計画の質を大きく超反動的に転換させるものなのである。国鉄経営の大赤字を克服し、国鉄の社会的使命にこたえるためには、国鉄労働運動は死ななければならない——これが彼等の合言葉なのだ。

われわれは田中一磯崎のこの攻撃の本質をみやぶり、そのペテン

性をはねのけ、恫喝と処分弾圧攻撃を粉碎してすすまねばならない。「上尾」に屈服して闘争放棄をおこない、「七項目合意」のペテンに屈し、報復的にして闘いの激動を先手をうつて弾圧しようとする処分攻撃に克服する立場からは、国鉄労働運動の展望はひらくないのだ。「上尾」に動転し、上尾は右翼の策動だから後退しなければならないというなら、日帝・田中の攻撃に歯止めき後退を強いられるであろう。

このような立場に身をおくからこそ、新国鉄再建十カ年計画に對決できず、この新国鉄再建をみとめ、この傘のもとで、田中と磯崎に「譲歩」を乞い願うことになり、合理化絶対反対の立場をついに放棄するにいたるのである。

「上尾」に屈服せず、これをつきぬけ、国鉄新再建十カ年計画との断乎たる対決をくりひろげること、この旗のもとにのみ国鉄労働運動の激動的高揚を堅持発展させる鍵があるのでないだろうか。

このためにも、われわれは、国鉄が、こんにち誰によつて支配され、誰のために經營され、そのための諸計画をいかにして実現しようとしているのかを正しく認識しなければならない。

それ故、われわれは、戦後国鉄が何をめざして公共企業体に再編されたかをあきらかにし、次いで三つの長期經營計画が強行されたが、この合理化攻撃に対し、国鉄反合闘争が高揚を開始し、再建計画とマル生攻撃との闘いをへて、新再建十カ年計画が超反動的意図をもつてうちだされてきたことを、それぞれの計画の悪質さを分析しつつ検討しなければならない。

ところで、国鉄当局は、本年五月、四八年度合理化事案として、一万八千の要員削減をふくむ次のようないかなる諸攻撃を発表している。

### 務員に転嫁しているのである。

しかも、四月ゼネストに恐怖し、危機を深める国家権力は、「三河島事故」「お茶の水事故」などに対し重罪判決を下し、当局は、懲戒免職でおいうちを加えるといった、國家権力、国鉄当局完全一体となつた攻撃に出でてきている。

われわれは、重大な闘いの決意をこめ、反合・運転保安闘争をあくまで永続化させ、闘いの強化拡大をもつて、合理化の根源再建十カ年計画粉碎に、登りつめていかなければならない。

## 「新国鉄再建十カ年計画」の粉碎めざし、国鉄反合理化闘争の戦闘的前進をかちとろう!!

(1) 国鉄再建十カ年計画こそ全ての合理化攻撃の元凶である。再建計画と対決せずして、合理化攻撃と闘うことはできない。

新国鉄再建十カ年計画を、ひと口でいえば「日本帝国主義（独占資本と田中体制）の政治経済的危機がますます深まるなかで、重大問題と化している輸送問題（「新全総」を実現し、超高度成長をおしすめるには、現在すでに慢性的マヒ状態におちいつて国鉄貨物輸送体制ではどうにもならず、更に、ストや強力順法によつて常時おびやかされている現状はガマンならないのだ）を抜本的に解決するために、①国鉄財政の雪だるま的赤字を理由に、人民大衆から膨大な運賃値上げ、各種料金値上げによる大衆収奪を公然と行い

②それを主なる財源に、国鉄労働者に対し二万五千の大合理化を強要し、③六千キロの新幹線と新貨物体系を建設し、④同時に膨大な利益を独占資本にもたらさん（例えば四兆円余の利子が金融資本

け」と、一片の業務揭示を貼り出すことによって片づけ、責任を乗

この他、検修集中台検や欠員不足での夏季輸送など、まさに武蔵野線を突破口に開始された新十カ年計画の大合理化がおそいかかってきているのである。

この新再建十カ年計画の合理化の強引な推進を行なおうとしている中で、四月以降も列車事故、故障が連続して発生しているのだ。土砂崩れ大事故四件、5・10日の東北線特急「ゆうづる1号」の高橋運転士の運転中発作一入院後死亡といつたましい犠牲、しかも高橋運転士は鉄労組合員だというのに鉄労・当局は誰一人として附き添うでもなしに息をひきとつていたのである。

又、東海道平塚—茅ヶ崎間で乗務中乗務員が発作、入院と、まさにギリギリの所まできているのだ！

これに対し国鉄当局は「乗務員は、自己の健康管理に重点をおけ」と、一片の業務揭示を貼り出すことによつて片づけ、責任を乗

のぶところに入る)とする要らつきわまりない計画である。そしてこの長期計画のもとに国鉄労働者を屈服せしめることによって、国鉄労働運動の戦闘的闘い・組織的抵抗団結のことごとくを解体し、破壊せしめて、国鉄労働者を日本帝国主義の危機のりきりの尖兵へと動員せしめることを目標とするかつてない超反動的国鉄政策」ということができる。

そして、これを強行せんとするのが、日本帝国主義田中体制と磯崎を頭にする国鉄理事会=国鉄官僚であり、この再建計画を立案し細部にわたって監督しているのが、国鉄監査委員会(委員長=金子十一条製紙会長)、国鉄諮問委員会(委員長=原安三郎日本化薬会長)他、各種委員会に席をしめている財界主脳部なのである。それ故にこそ、田中自民党政府は、再度にわたる国会延長を强行し、国鉄運賃上げ法案と国鉄再建特別措置法一部改正案を强行成立させんとしているのである。

したがって、国鉄労働者にこんちむけられている国鉄当局の全合理化攻撃の元凶が、新国鉄再建十カ年計画にあること、この再建計画が、誰によつて、何の為に強行されつあるのかを明らかにし、この再建計画の階級的ねらいをみぬき、国鉄運賃上げ法案粉碎闘争をはじとして日本帝国主義支配階級に対決して全ての労働者人民と共に断固として闘い、国鉄内にあつては、この再建計画を「バラ色の新国鉄」として描きだす「生産性理論」を粉碎し、マル生粉碎闘争をその勝利の教訓と共に発展させ、すでにこの長期計画に買収され、その尖兵と化している鉄労と闘い、さらに国鉄再建十カ年計画に屈服し動搖する一切の傾向と不斷に闘い、国鉄反合闘争や戦闘的永続的に発展させなければならない。

この公共企業体としての国鉄を直接に運営するものは、国鉄理事会(国鉄官僚)であり、すでにのべた様に以下の委員会によつて政策が立案、その運営が監督されているのである。

国鉄理事会	磯崎總裁以下、国鉄官僚
国鉄監査委員会	委員長金子佐一郎(十一条製紙会長)
国鉄諮問委員会	委員長安原三郎(日本化学社長)
	松下、佐藤(三井銀行相談役)、桜田(日清紡会長)、中山(興銀頭取)、堀越(経団連副会長)、藤井(新日本製鉄副会長)、郷司浩平(日本生産性本部理事長)、斎藤(住友セメント社長)、進藤(大阪商船会長)など28人中13人が財界主脳
国鉄財政推進会議	委員長黒沢清(元・横国大学長)
本問題調査会	土光敏夫(東芝社長)、中山素平(興
本問題調査会	本問題調査会

(2)国鉄経営の基本政策—「国鉄」の階級的本質をみぬき、国鉄当局の合理化計画のねらいを明確にとらえ、合理化絶対反対の闘いをおしすめよう。

そもそも日本国有鉄道は、その創立いらい日本帝国主義の国家政策のもとに建設、経営され、鉄道輸送を独占的に支配し、日本帝国主義支配階級に巨大な利益をもたらし続け、労働者人民からは膨大な大衆収奪(驚くべき低額な独占体の貨物輸送料と高額旅客運賃という大衆収奪)、独占奉仕の運賃体系は創立いらいの基本構造であった)を、そして国鉄労働者に対する、あくなき搾取と抑圧、差別的權威主義的労務管理を強制してきた。かくして「世界無比の正確さ」で運行された国鉄は、日本帝国主義の輸送の大動脈となり、國家權力の社会的政治的支配の機構となり、軍事輸送を専一的に荷い治安対策上の役割をもつてきた。(これこそ国鉄百年の歴史―こんにちにおいても貫徹している国鉄の階級的本質である。)

だが、第二次大戦直後、戦争による施設の破壊と老旧化にもかかわらず、アメリカ占領軍の膨大な軍事輸送、復員輸送、そして石炭・電力の不足のなかで、国鉄輸送はたちどころに窮迫し、一方、全官公労働者の先頭たつ国鉄労働者の闘いは、一・一ストに向かつて大爆発をとげ、国鉄は連日のマヒ状態にたたきこまれたのである。

ここに、アメリカ占領軍と日本帝国主義は、一九四八年(二・一ストの翌年)七月、マッカーサー書簡と政令二〇一号によって、国鉄労働者のスト権を剝奪し、下山・三鷹・松川事件をフレームアップして国鉄労働運動を弾圧解体し、つづいて独立採算制を導入して公共企業体として改組再編を強行し、10万人の国鉄労働者の首切

運輸審議会	銀頭取)など、「再建十カ年計画」を立案
鉄道建設審議会	会長木内曾益
運輸政策審議会	中山伊知郎会長
国鉄基本問題調査会	自民党議員八五名から構成(会長大橋武夫)

#### その他

そもそもすでにのべたように戦後日本帝国主義の危機のなかで、「危機のりきり」の為に、労働者階級の闘いの分断・弾圧・解体をめざして国鉄はスト権をはく奪し、公共企業体へと反動的に再編されたのであるが、この国鉄経営の階級的ねらいは、まさに、「①政治的経済的危機に際して、危機救済のための産業政策の主軸となり、あわせて、巨大独占資本に膨大な利益をもたらすこと。②その為に生ずる国鉄財政の慢性的危機=赤字を理由に、たえまない合理化攻撃を国鉄労働者にかけ、一方、大幅運賃上げと不当な運賃体系のさらなる改悪を労働者人民に強制する。③そして、これら、不断の反動的国鉄再編の尖兵に国鉄労働者を動員するため、国鉄労働者の攻撃を強行する」というものであった。

この基本政策の表現であり、その実現のための主要手段こそ、五七年第一次合理化計画以降、こんにちの新国鉄再建十カ年計画にいたる国鉄経営長期計画なのである。

### (3) 国鉄の長期経営計画と合理化攻撃

日本帝国主義支配階級は、国鉄経営を、その長期経営計画にそつておしすすめ、階級的に支配し、もっぱら、自己に奉仕せしめてきた。だが、体制的危機の深刻化のなかで、国鉄経営もまた、急激な破綻に突入する。五七年、客貨十三%の値上げをもって開始した第一次（五十年）長期経営計画がたちまち赤字寸前においこまれたことをはじめとして、慢性的赤字は特に六五年（注一）以降、雪だるま的に増えつづけ、累積赤字は遂に一兆円を越えるにいたり（七一年）。一方、相つぐ投資施設拡大にもかかわらず貨物輸送をはじめとする独占体輸送も恒常にマイナス前のこと態においこまれ、陸路化していく。そして高度成長とその後の物価上昇とインフレがこれに重なつてたちまちにして長期経営計画を破産せしめるにいたる。こうして強引に推進される長期計画も、実は、次々と中途打切りとなるのであるが、日帝と国鉄当局は、その一切の犠牲をますます国鉄労働者（低賃金と合理化）と勤労人民大衆（運賃値上げ、各種料金値上げ等々）に転嫁するかたちでのりきらんと、更に長期計画を改悪策定し、強行してきたのである。したがって、これら数次にわたる長期経営計画と同時に運賃値上げ攻撃と合理化計画が次々と打ちだされてきたのである。

（注一）この年、赤字をもつて「独占体の国鉄からひきだす巨額の利益」をおおいからくし、且つ赤字を理由に、大衆収奪（運賃値上げ）と搾取と抑圧（合理化）の長期計画を国民大衆と国鉄労働者におしつけるため赤字をより大きくする会計新方式が導入された。そしてこの年、超大幅運賃値上げ（旅客三七・三%，貨物一二・三%）を強行

中調達による一と、十三%の客貨運賃値上げであり、一方、この第一次五ヵ年計画遂行の為、単純労務作業の外注化等が全国各地で提案、強行されたのである。

なお、一九五九年、動力近代化委員会の報告がなされ、一九七五年までの蒸気機関車の全廃が答申されたが、これは、電化、ディーゼル化による輸送力の増強、動力費の節減、検査修繕費の節減、要員大合理化実現の重要な要素となるのである。：近代化合理化の攻撃の開始。

ところで、第一次五ヵ年計画は、五七一五八年の不況による資金不足とそれにもかかわらず急迫する輸送需要の増大（輸送の陸路化はますます増大）による計画不足によって破綻し、そして、長期計画遂行の上で膨大な資金調達のために更なる大衆収奪を大幅運賃値上げによって行なう為に、四ヶ年で打ちきられ、第二次五ヵ年計画が策定をのりきった日帝のアジア侵略にむけての日米安保体制下に、国鉄労働者を屈服せしめることであったのである。

第三次五ヵ年計画（＝第二次五ヵ年計画）は、一九六一（昭和三十六）年発足。その骨子は下表のとおりである。

第三次五ヵ年計画は、新幹線建設と幹線輸送の強化に重点がおかれて、とくに東海道新幹線建設にあたっての大キヤンペーンのなかで、幹線復線化、電化、ディーゼル化による新製動力車の投入、基地統廃合とロングラン、乗務員運用の徹底合理化、そして首都圏への電車の設備保安を無視した投入と超過密ダイヤの形成がすすむ。そ

した。

第一次長期経営計画（第一次五ヵ年計画）は、一九五五年いわゆる神武景気のなかで、政府が策定した経済自立五ヶ年計画にもとづき、当時、日本帝国主義の最大の陸路ともなっていた輸送力の停滞を打破すべく、一九五七（昭和三十二）年から六二年までの五ヵ年計画として決定された。

当時、繁忙期には、国鉄輸送能力の数十倍の貨物がもちこまれ、滞貨は山となり、そのため操業休止の工場さえできるまでとなつた。

また、急速な京浜、京阪神への労働力の集中、移動は、大都市交通旅客輸送を大混雑にたたきこんだ。

こうした状況下で、第一次五ヵ年計画は、表のような内容をもつて出発した。

総投資額 5,986 億	
①取替及び諸改良	1423億 23.8%
	（進ちょく率 116%）
②幹線輸送	1193〃 20%
	（〃 45%）
③幹線電化	872〃 14.6%
	（〃 42%）
④ディーゼル化	604〃 10.1%
	（〃 47%）
⑤車両増設	507〃 8.5%
	（〃 58%）
⑥通勤輸送	499〃 8.34%
	（〃 60%）
⑦新線建設	350〃 5.1%
	（〃 77%）
⑧電車化	188〃 3.1%
	（〃 75%）

（四ヶ年で打切り時実績  
4,827億 進ちょく率 68%）

すなわち、老朽資産の維持改善が主目標となり、動力近代化（電化、ディーゼル化）がすすんだのである。この資金源は、主として長期借入れ（資金運用部と簡易保険局からの借入金）＝民間資金の集

★目的 「東海道新幹線の増設を含む幹線の増設車両増備を主眼として輸送力の増強と輸送方式の近代化」（国鉄監査報告書）
★概要
①幹線線路増設－新幹線他1100キロの複線化
②電化及び電車化－主要幹線1800キロ電化
③ディーゼル化－非電化区間の高速ディーゼル列車網
④貨物輸送増強－貨車21,000両の増備、及び貨物輸送方式の近代化
⑤通勤輸送の増強改善－1,000両の電車増備
⑥踏切改善
⑦車両の増備
⑧実体資産の維持につとめ、能率向上、近代化合理化の推進による増収と経費節減のために投資を行う
★当初計画 投資総額9750（億円）補正計画で1兆3,491億、進ちょく率、新幹線100%，これを除く全体では62%で、64年322億円の赤字決算で4年で打ちきる

第三次長期経営計画（一九六五年発足、七ヵ年計画）は、次のようにして出発している。すなわち、すでに第二次五ヵ年計画の三年間中六千一四千名余があり、内死亡者数百名を前後する犠牲を強要されたのである。六四年、第二次長期計画は赤字決算となり打ちきられ、第三次長期計画が策定されることになる。

第三次長期経営計画（一九六五年発足、七ヵ年計画）は、次によ

目、六三年末に閣議に提案され、六四年五月、「国鉄基本問題調査会」（会長大橋武夫）設置、調査審議し、第三次長期経営計画二年の六五年四月、国鉄史上最大の超大幅値上げ旅客三一・二%、貨物一二・三%の大衆収奪を財政的基礎の重要な柱としつつ幹線輸送力増強を中心として、投資総額二兆九七〇億円の大投資計画を行い、業務量で旅客輸送四十%増、貨物輸送で三十%増を実現しようとするものである。

第三次長期経営計画（7カ年）  
★計画の重点：最近極度の混雑を示している通勤輸送の改善。稠密ダイヤを緩和するため幹線輸送力の増強および保安設備の強化の三点

★計画の骨子：投資総額	2兆9,720億円
① 幹線輸送1兆2,500億円	全体の42%
② 車両増備（除・通勤） 5,420億円	18.5%
③ 通勤輸送 5,190億円	17.5%
④ 記改良・取替 4,360億円	14.7%
⑤ 電化・ディーゼル化 1,200億円	4.4%
昭和43年で打切り進ちょく率	47.6%

そして、この膨大な設備投資とその結果としての業務量の増大を、国鉄基本問題懇談会の答申により「要員不増」の基本方針をもつてつらぬき十二万七千人の要員増をゼロ化するための大合理化計画が、国鉄の業務刷新委員会（委員長、磯崎副総裁）より、まず四年～四三年の三カ年において完遂すべき、五万人要員合理化計画がうちだされてきたのであった。この「五万人要員合理化計画」は、第三次長期経営計画の前半三カ年の結果を四十三年十月「白紙

43・10白紙ダイヤ改正	
★列車増発キロ91,200キロ	（現行キロの6%増）
・旅客列車58,000キロ増	
×地域都市間輸送を定期鉄道行	
列車主体から季節週末波動	
輸送列車にきりかえ座席指定	
・特急・急行の大増発・大幅スピードアップ	
×新幹線の増発・過密化と東海道本線東京～大阪間の鈍行・急行・特急の全廃	
・貨物列車32,700キロ増	
×特急・急行貨物の大増発・スピードアップ（高速貨物列車100キロ運転）	
100キロ運転 貨物列車75キロ運転	
×直通輸送方式 コンテナ	
旅・貨とも優等列車の大増発と高	
速化	

ところで、国鉄当局の「五万人要員合理化計画」は、衆知のことく、次のような内容であった。

- ①輸送方式の近代化（動力近代化、スピード・アップ・ロングラ
  - ン）、②乗務員運用の適正化（列車乗務員の乗組人員改善、動力車乗務員の一人乗務化・助士廃止）、③軌道保守の近代化（保線の機械化保線区の統廃合）、④電気保守の近代化（機械化電修場の廃止）、
  - ⑤検修体制、客貨車検査新体系、「列車掛」の新設、⑥電算機、コンピューター導入による事務経理、資材業務の近代化、⑦業務の民間委託（車両清掃、材修場、印刷、検修、保線、電気の各部門、手小荷物業務等々）
- これに対し、国鉄労働者は、四二年、四三年と、数波にわたる闘争組織し、助士廃止反対、検査合理化反対、民託阻止、事務合理化反対をかけ、五万人反合闘争の大高揚をもつてこたえたのである。（四二年十二月、四三年三月反合闘争、春闘、四三年九月、43

ダイヤ改正」（ヨンサントウダイヤ改正）によって一挙に実現する為に、これをめざして策定され、同時に、このあらかじめ大要員合理化をくみこんだ43・10白紙ダイヤ改正の強行によって、五万人要員合理化を強要してくるものであつた。ダイヤは、国鉄輸送力の具體の方を示すものであつて、国鉄が、その輸送力を何の為に、どのような方向で運用しているのかを一目瞭然に示すが、同時に、乗務員をはじめ運転部門の労働者の運用ダイヤでもあり、それが抜本的であるときは、運輸、営業部門もふくむ、全国鉄労働者の作業量と作業形態の全面的悪化ともたらすものとなる。

43・10白紙ダイヤ改正は、戦後最大の規模であり、第一次以来の長期経営計画の設備投資を基礎に、膨大な輸送力増強を実現させ、独占奉仕のダイヤ、大衆収奪のダイヤをもとに国鉄労働者に恐るべき要員削減と労働強化を極限にいたるまで強要するものであった。（われわれは、国鉄長期経営計画を階級的視点にたって、みぬき、これと闘うにあたつて、その設備投資計画、財政計画、これら諸計画の階級性をインペイシ、国鉄労働者を諸計画を実現の尖兵たらしめるイデオロギー攻撃と結合した合理化計画を正しく分析しなければならない。ダイヤ改正において、それらが集中的に表現されることを把握し、同時にダイヤが、それら諸計画を乗客大衆と国鉄労働者に有無いわば強制する敵の手段であることを明確に認識しなければならない）

#### ・10白紙ダイヤ改悪阻止闘争、四四年三月東鉄三分割反対闘争、四四年五月反合闘争

かくして、第三次長期計画においては、新幹線を中心とする幹線輸送力への膨大な投資を一方の柱に、43・10白紙ダイヤにおいて、九万キロ増の優等、高速列車を増発し（旅・貨ともに）、独占体に巨大な利益をそそぎこみつつ、その財源として、三三%にのぼる超大幅値上げと各種料金による大衆収奪をつゝめ、他方、「要員不増」の原則を公然とかかげて、十二万七千の実質要員削減の大合理化攻撃を開始、「五万人要員合理化計画」を強行してきたのである。そして前述の注でのべたように、その為に国鉄会計方式を抜本的に変え、一切の利潤を不斷に「経費」化し、減価償却費を年々過大計上し、かくしてうみだされる赤字をテコに運賃値上げを恒例化させ合理化攻撃をつきつづと推進することを可能にし、その上で赤字を黒字化させる搾取と収奪の経営計画を策定強行、日本帝国主義の危機のりきり、アジア侵略にむけて、参戦国化、全土総基地化に寄与する国鉄への再編過程に国鉄労働者を動員せんとしたのである。（米タン輸送の再激増、弾薬輸送がこの中で強行されたのである。だが、第三次長期計画（七カ年計画）は、膨大な赤字を累積するにいたり計画として破綻し合理化攻撃はかつてない国鉄労働者の反撃と闘いの高揚をもたらし、日本帝国主義にとって、いまや、国鉄問題は重大問題に転化したのである。しかも七〇年安保闘争のただなかで、日帝の政治経済的危機は深刻であった。ここで、国鉄は、第三次計画を四カ年で打ち切り第一次以来十カ年にわたる長期経営計画は名をかえ、国鉄財政再建計画に移行することになる。

すなわち、この第三次計画をもつて、国鉄労働者と国鉄当局、そ

の長期計画との激しい対決はより激化し深刻化する。したがって国鉄財政再建計画は、はじめから、その基本方針に、国鉄労働者の搾取と抑圧の強化、国鉄労働運動の解体を露骨にむきだしにすえて開始された。

#### 国鉄財政再建計画（昭和四十四年より十カ年計画）一九六九年、

第六一回通常国会において可決された「日本国有鉄道再建促進特別措置法」を法的措置とし、期間内三回にわたる運賃値上げによる三兆三〇〇〇億の大衆収奪を行い、それと単年度二兆から三兆にのぼる鉄道債券と長期借り入れ（これらは独占資本に巨額の利子をもたらすものとなる）によって、再建期間中、三兆七〇〇〇億の投資を行ない、国鉄労働者実質一六万五千の要員削減合理化を行い、国鉄赤字を克服し、その上で、所定の国鉄大再編計画を貫徹しようとするものである。

まず投資計画をみると、次表の如くである。

国鉄財政再建計画・投資計画 とその内容	
★投資計画	総額3兆7,000億
①幹線輸送力増強	1兆1,400億円 30.8%
②新幹線	9,300億円 25.2%
③合理化・近代化等	1兆800億円 29.2%
④通勤輸送	5,500億円 14.8%
★投資内容としてみると	
①都市間旅客輸送（山陽新幹線含む）	1兆2,600億円
②中長距離貨物大量輸送	8,100億円
③合理化安全等	1兆800億円
⑥大都市通勤通学輸送	5,500億円 (ローカル線：撤去・バス化)

これは、文字どおり、日本帝国主義と大独占体のための国鉄の再編強化なのである。すなわち山陽新幹線を中心とする都市間旅客輸送の大拡充をすでに第三次長期計画でみた急行特急等優等列車増を中心として行い、この分野の国鉄の独占的位置をますますたかめ、それ自身としても膨大な利潤をあげ、国家権力と巨大独占体の中・長距離貨物大量輸送網を完成し、コンテナ、フレートライナー、物資別適合貨物輸送を中心に、すでに東海道本線において進んでいる在来幹線の貨物専用化をおしえすめ、ついで、労働力の大量移動広範囲からの集中をめざして大都市通勤輸送を充実させ、中快速国電等、をおしえすめ、この大再編に国鉄労働者を動員するための実質十六万人要員削減をめざす直接の合理化投資といまやかくしおおせなくなつた国鉄事故防止のための（実は、合理化投資そのもの）投資内容なのである。いまや、ますます、国民を犠牲に大独占に奉仕せる国鉄に再編せんとしながら、六五年以来累積せる赤字を大宣伝し、公然とこの赤字解消の義務を国民大衆と国鉄労働者の大合理化によってはたすべきであるとする大攻撃がかけられてきたのだ。

（その為に①昭和五十三年度までに旅客駅の五割を無人化又は廃止し貨物駅も約五割を廃止——すなわち国鉄は住民の足でもなく、小口貨物等をはこぶものではない——大独占の貨物を低料金高速で大量にはこぶ機関であるとする、②期間中三回にわたる運賃値上げを行つて、驚くなれ、三兆三〇〇〇億の增收を行い、さらに「物価騰貴などやむをえない要因にもとづく運賃改訂は、少くとも再建期間中は、運賃法の特例的措置として所管大臣の認可事項とし、所要の時期にこれを行ふことができる」ようにせよとしているのである。

く国鉄労働者を動員するためには、なんらかのペテン的イデオロギー的粉飾が必要である。旧財政再建計画は、まさに「財政再建」そのものを強引に旗印にし、財政再建—国鉄防衛—社会防衛主義をイデオロギーとして国鉄経営合理化の一切の障害物を暴力的にとつぱらうことを直接的に国鉄当局の側から運動化し、なかんずく鉄労を買収し、國労・労働の解体を組織化し、下部職制を尖兵に、マル生攻撃をかけてきたのである。が、七〇年安保闘争の政治的階級的高揚を背後に、国鉄労働者のマル生紛糾闘による反撃によって、決定的打撃をうけるにいたつたのである。

ここにも日帝と国鉄当局が、再建計画をうちきり再び、新たな姿をとつて攻撃をかける必要にせまられた理由がある。

理由のもうひとつは、旧再建計画では、日本帝国主義の危機打开、アジア侵略体制構築の政策にとって全く不十分となつたからである。

#### (4) 新国鉄再建十力年計画

六九（昭和四十四）年に発足した財政再建計画は、進らよく率三〇・八%をもつて四年目に打ちきられた。理由のひとつは、膨大な赤字決算にたちにみまわれ、このまま移行すれば、七二（昭和四十七）年には累積赤字一兆二〇〇〇億に及ぶにいたる国鉄経営計画の破綻にあつた。したがつて投資計画を完遂するためにも計画の再策定が必要とされたのだが、同時に、それ故にこそ、さらなる運賃値上げ大衆収奪計画がうちだされなければならず、合理化攻撃を抜本的につよめる必要にせまられたのである。すでに何回ものべた様に、国鉄会計制度は、自己の投資計画の進ちよくが膨大な赤字として結集し、ついで赤字克服をテコに、次の反人民的設備投資と大衆収奪、経営合理化を強制することができるようになつており、「不斷」の赤字克服運動のなかに労働者人民を動員してきた。これが日本帝国主義の国鉄政策である。赤字克服に労働者人民一なかんず

こうして、新再建計画が策定された。

新再建計画は、七一年末策定、七二年国会提出—廃案、ついで七二年末、田中の登場により、さらに全面的に反動化されて再登場、再度の強行延長の現国会に上提されるにいたつて、

理由のもうひとつは、旧再建計画では、日本帝国主義の危機打开、アジア侵略体制構築の政策にとって全く不十分となつたからである。

もちろん、国鉄経営は諸長期経営計画及び財政再建計画のうちきりにもかかわらず、その基本方向は堅持され、こんにちは廃案化した七二年版新国鉄再建十力年計画にもとづいて、実質上、その投資、合理化、営業がおしすめられている（七二年新計画にもとづく値上げ案、関連法案流産によつて三千四百億円の資金不足にみまわれたが、政府国鉄当局は、出資と資産充当、経費節約、借入金によつてのりきり、投資計画、合理化計画はおしすめられた）。

したがって、新国鉄再建十カ年計画（七二年廃案のもの）と新々再建十カ年計画（七二年版）を共に検討しなければならない。

新国鉄再建十カ年計画は「新全総」とそれにもとづく「総合交通体系」をうけて、七一年七月、「運輸政策審議会」の答申にもとづいて策定されたが、同答申によれば次のように述べられている。旅客輸送では全国主要都市を結ぶ全国新幹線網を戦略的に位置づけ、昭和六十年代に総延長七〇〇〇キロを建設する。貨物輸送については、従来のヤード集結方式から直行輸送方式にシステムエンジンすることにより、物資別専用輸送、フレートライナーを重点とした中長距離陸上貨物輸送の動脈として再編する。このため新幹線区間にあっては通勤通学を除く旅客輸送を新幹線にうつし、貨物主体に幹線輸送力をあてる他、幹線一万キロの複線電化、新しい貨物輸送システムの開発、また貨物駅の集約、フレートライナー・ターミナル専用輸送基地等の整備を行う。

すなわち旅客は新幹線にうつし、独占的に高料金により膨大な利潤を上げ、在来線の貨物主体運用をはかり、大独占本位の低料金、高速、大量貨物輸送網をつくり、これに対して、大都市周辺における通勤通学等における国鉄の役割は、今後は後退し、都市交通一元化のもとに、私鉄資本による高速鉄道と都心部の地下鉄の相互乗り入れが強調されている（しかも、都市交通における私鉄の設備投資は、鉄道建設公团によって肩がわりされ、これが長期年賦で私鉄にはらいさせられるのである）。

ねらいは明瞭であつて、いまや国鉄が、国民の足などとはとうていいえず、少くとも国鉄投資計画は、はつきりと独占本位の足化することをさだめているのである。投資計画内容と財政計画は次

### 新々国鉄再建十カ年計画（国会上提出）

★計画目標「列島改造計画による昭和60年貨物輸送量1万3200億トン（現在の4倍）にこたえること」「新幹線7000キロと1日行動圏の拡大」

#### ★計画内容

- ①10カ年で総額10兆5000億の投資計画
- ②新幹線は52年まで3500キロ、60年度までさらに3500キロ建設し、接続する幹線の復線電化
- ③新幹線と並行する在来幹線を貨物輸送におきかえフレートライナーを中心とする大量高速輸送実現のためにヤードを統廃合し駅間距離を延長する
- ④地方開散線は工場再配置との関連で改めて評価をおこない赤字のみを理由には廃止しない
- ⑤通勤通学輸送の改善

#### ★財政計画

1. 増収	4回の運賃値上げで	8兆億円
	政府財政その他	3兆8800
2. 合理化効果	11万の実員削減及びペア低率固定化	2兆4500
3. 投資		10兆5000
4. 57年度末累積赤字		2兆7000
	長期負債	11兆

新国鉄再建計画（72年版）		
★投資計画の内容		
①新幹線鉄道の建設		
②主要幹線の複線化とフレートライナーターミナル、物資別専用輸送基地等		
③貨物駅400の整備		
④地方交通線約3000キロの廃線化		
⑤小駅およびヤードの整理		
⑥パイプライン等関連事業の拡大		
★新財政計画		
1 増 収	(億円)	
(1) 4回の値上げ10年間	6兆3000	
(2) その他	3兆800	
2 合理化効果	11万人実員削減（現46万を35万とする）ペア12.1%を基本として81年まで10%前後に漸減することにより	2兆4000
3 投 資		
(1) 東北・上越・成田新幹線	1兆5600	
(2) 在来線	5兆	
		6兆5600

表をみよ。

そして表にも示されているとおり、この新再建計画遂行のためには、超大幅運賃値上げと共に、実員削減で十一名の国鉄労働者の首切りと、実質要員削減二一万五千人合理化計画を遂行せんとしているのである。

七三年度、田中体制の登場と共に、この七一年版十カ年計画はさらに抜本的に反動化させられた。

次頁の表をみよ。

われわれは、すでに国鉄経営の階級的本質をみてきた。そして次々とたちあらわれた長期経営計画が、国鉄を帝国主義と巨大独占体の利益のもとに再編する為の投資計画であり、同時に、大衆収奪計画と大合理化計画でもあったことをあきらかにしてきた。そして、いま田中体制が策定した新再建十カ年計画こそ、敵権力の歴史的危機に規定されたかつてない反動的計画である。日本帝国主義と国鉄当局が、国鉄長期計画のもとに国鉄労働者を搾取し抑圧し、合理化し、もつて国鉄の帝国主義的再編によりこみ動員せんとした歴史は、だが同時に、国鉄反合闘争の歴史でもある。とすればこんな問題となるのは新再建十カ年計画と鋭く対決しうる国鉄反合闘争の歴史的大前進でなければならない。

更に当面する新国鉄再建十カ年計画は、日本帝国主義の深刻な危機の深まりの中で、きわめて凶暴、反労働的・反人民的なものとなつていい。

しかも、列島改造計画と結合し、日帝の危機のりきりの有力な柱として、国鉄労働者を日帝の危機救済者にして上げ、社会防衛論一排外主義—アジア侵略へ動員せんとするイデオロギー思想攻撃としての重大な内容を含むものであることをも見ぬかなければならぬ。

われわれ国鉄労働者は政治的階級的意識をますます強固にうちかため、日本帝国主義のアジア侵略に対決し、政治諸反動に真向うから闘いをいどみつづけながら、危機にひんする国鉄のこのペテン的反人民的十カ年計画と徹頭徹尾対決ししなかなければならない。

すでに開始された大合理化攻撃との闘いの基盤をわれわれは、断固としてうちかためようではないか。

今次新十カ年計画では、磯崎總裁は「いまあまりにも財政收支を重視した計画でありすぎた、長期負債が増えたからといつて心配する必要はない。それだけ国鉄の資産があえ利益を生むことになる」とマル生当時とはうつてかわった態度に豹変している。

そして今こそ「新しい国鉄」めざして職員が努力せねばならないとしているのだ。

以上、われわれは、新国鉄再建十カ年計画の階級性をそれに到る

数次にわたる国鉄長期経営計画と共に分析してきた。そして、この

十数年間の歴史をとおし、国鉄経営が、国鉄労働者と国民大衆の血と汗をすくしつつますます巨大な企業体になるにつれ、日本帝國主義国家権力と巨大独占資本家とますます直結し、彼らの独占するところとなってきたこと、その経営方針も彼らに従属し、奉仕するものとなり、いまや耐えがたいほどの大衆収奪と搾取と抑圧の機關になつたことを明確にした。

このような事態を前に国鉄労働者の憤激と戦闘性がますます高揚しながら、一方合理化反対闘争の指導の危機がますます深まっていることを深刻に考えなければならない。

われわれは、その原因を新国鉄再建十カ年計画との根底的対決の回避、そこからの逃亡とみる。われわれは個々の合理化攻撃との非妥協の闘いを、不斷に、再建十カ年計画との対決にたかめ、又個々の合理化計画を再建十カ年計画にもとづくものとして、あますところなく暴露し、憤激を結集し、闘い、日帝と国鉄当局による再建十カ年計画のもとへの国鉄労働者の動員を不可能ならしめ、国鉄労働運動の戦闘的前進をからとらねばならない。

その為にも、われわれ国鉄労働者をペテンにかけ、ぎまんし「国鉄」と国鉄当局の労働者支配の総路線たる「再建計画」との対決を放棄せしめるような一切の闘争放棄とそれをインペイするエセ理論をうちやぶらなければならない。

そしていかなる反動的反階級的理論、思想攻撃にも屈服せず、ますます戦闘的闘争体制をわが動力車千葉地本にきずきあげる闘いを全青年部員が一致してつくりだそうではないか。

なぐり捨てて、そして「再建論議の土俵にのること自身が屈服なのだ」という苦しい説明をもつて「再建十カ年計画」との正面からの対決をトコトン回避し、問題すら提起せず逆に実践的には再建計画への協力を買って出て、そのオコボレをもらい、改良主義的利益の中に生きのびていく道を遂に選んだのである。「上尾」に動転し、権力当局の攻撃によるえがり、こうして、どうしようもなく「再建十カ年計画」推進の尖兵となりはてた彼らであるからこそ、武藏野線開業に卒先して協力できるのである。

この反動的な理論と実践に対し、われわれは闘わなければならぬ。われわれは、こうした情勢をしっかりととらえ四月ゼネストの爆発と、それ以降の追撃に決起している多くの仲間と共に断々乎として闘いぬいていこうではないか。

特に九月反合・運転保安闘争の前進をたたかいとろう。  
この展望と勝利が我が動力車千葉地本青年部員一人一人の努力と奮闘にかかっていることを確認しよう。

今や四月ゼネスト爆発により、「死の行進」をよりいつそう早めている日本帝国主義、田中内閣は、五月二十七日任期の切れた磯崎を「国鉄再建法、運賃値上げ法」の国会通過と、今春闘処分の決着まで留任させ、最後まで国鉄労働者への悪らつな攻撃をやらせようとヤツキになつてゐる。  
そればかりか、支配者の側からしかけてきた上からの内乱ともいえる小選挙区制を最大の政治課題にすえて、文字通り強権的支配への移行をめざし、国会会期を強行延長させ、国鉄、健保、防衛二法、そして筑波大学法案、入管法をはじめ、反動法案の強行突破を

##### (5) 国鉄反合闘争を歪曲する一切の反労働者的理論をのりこえて闘いぬこう。

ところで日本共産党は「国鉄を民主化し、国民の国鉄とする」と称し合理化には『良い面』と『悪い面』がある、良い面をのばし悪い面をとりのぞいていけば「民主的国鉄ができる」としている。実際に!! 国鉄の未来はバラ色に輝いているといわんばかりだ。もし共産党が議会で多数をとればだ。

だが、この路線は、全くのマヤカシであり反動的であるといわなければならない。すでにブルジョア独裁を打倒し、プロレタリア権力を樹立したことを前提として言うのならまだしも、権力は、日本帝国主義に今だ握られているのだ。国鉄が、いかなる人間達によって何のために経営されているか(きたか)はすでにみてきた様にあきらかである。

それどころか「再建」十ヶ年計画が先にも見てきたように国鉄労働運動を解体し、不断に国鉄労働者を国鉄の帝国主義的再編に動員し、且つ日帝・国鉄の危機→アジア侵略体制づくりの一環として出されていくときに、それとの対決をさけて敵の再建計画の上にのっかり「民主化」「国民のための国鉄」をさけぶのは、全くのマヤカシであり誤りである。

それとも選挙によつて独占資本家と官僚をなくすことができるとしても、いかの、全くの幻想であり敵を利するペテン的理論である。一方、本部・関東青年部内反労働者分子は、従来、「指導部は合理化絶対反対で闘つていない。俺たちは、合理化絶対反対で闘つている」なることを唯一の戦闘性のあかしとしてきていた。

ところが、昨年九月の「処分」攻撃以来この「絶対反対」までか狙い、同時に狹山差別裁判の強行を強めようとしている。  
しかも、国鉄九月反合運転保安闘争を直前にしている。かかる重大な局面をむかえ、権力・国鉄当局と反労働者分子の二重の対決を強化し、勝利し、国鉄労働運動の大前進を共に勝ちとろう。



におこなわれようとも、われわれは、正しくその仮面の下にひそむ反労働者的集団の策動をみぬかなければならぬのである。

したがって、動力車中央本部が、本部、関東青年部の前記の許しがたい敵対行為を不問にふし、むしろ千葉地青の組織統制処分をおこなわんとする態度は、きわめていかんであり、全職場の組合員諸君のねばり強い闘いによつて、これを必ずや是正せしめなければならぬ。

④問題の核心は、更につぎの点にある。

本部及び関東青年部による「5・18～20の再建」「第二千葉地青づくり」が、千葉地本に対する組織的敵対行為として、きびしく反撃されたことに窮した本部青年部側とこれを支持する一部が、この「敵対行為」をいんぺいしのりきるために、遂に動力車中央本部に対し、千葉地青への組織統制処分（＝動力車中央部の手と権威をかりて、千葉地青及び千葉地本組合員の正当なる批判と糾弾を圧殺せんとする企て）を要請するにいたつたことである。これは動力車労組定期大会（72年7月）における発言にはじまり、第75回中央委員会（一方的な千葉問題調査報告書なるものを採

のもとに行なつてきた行為に対する告発であり、それをゆるしてきた動力車中央本部に関する糾弾である。

この「千葉地本委、11・30決議」に対して動力車中央本部は、これを検討し、釈明の要求に答えることなく、驚くべきことに、73年1月13日、千葉地本篠原委員長（1・29臨時地本大会で辞意表明中）の独断に基く「千本組織22号」発出を機に、「動力車組織23号」を発出、本部松本青年部長らの要求する「千葉地青常任委6名の一切の組合員権利停止」を決定するにいたつたのである。

この千葉地青常任委員の組合員権利停止の事由は、①組織16号の未確認、②地本委員長と対決するとの言動（この点は全くのデマである。すでにあきらかなように、組織16号の未確認は、千葉地青のみの態度ではなく、千葉地本定期地本委員会の満場一致の決議事項である。それ故、千葉地青6名を特別に権利停止しなければならないくなる理由もないはずである。したがつて、もしわれわれが組織16号とこの処分をみとめるならば「1・30」とは放棄せられ、反労働者集団リンチと組織

押した）を前にして、72年11月7、8日の動力車労組全国青年部長会議の名をもつて千葉地本青年部常任委員会の即時凍結と常任委員会に上申書をもつて正式に上申することをもつて具体化した。（経過については千葉支部

本部の「右翼的態度」を批判し、これを改良主義としてきた本部青年部は、ここで一転して、動力車中央本部の組織統制処分をこい願うという悪質きわまりない手段に訴えたのである。

⑤動力車中央本部は、これらをうけて、第75回中央委における「千葉問題調査報告書」を探査（72・11・14～15）、つづいて、72・11・16第13回中執委において、「組織16号」を決定発出したのである。

組織16号は、すでにのべた本部、関東青年部の千葉地青、千葉地本各支部に対する集団テロリンチ、及び組織的敵対行為の一切を不問にし、千葉地青のみを一方的に処断せんとするものであり、更に組織16号の前提となつている極めて一方的作為的な千葉問題調査報

破壊的策動を温存させ、千葉地青及び千葉地本に対する本部、関東青年部の名による敵対行為、破壊行為の継続を是認することになるであろう。

（『問題の核心は何か』参照）  
△大会は再び「継続」とされた▽

●73年1月22～24日、動力車中央本部は四名の中央執行委員を千葉地本へのオルグとして派遣したが、千葉地本各支部は、支部集会をもつて、これら本部中執を追及し、千青への組織統制措置の不当性は全面的に暴露されたのである。

●73年1月29日、千葉地本臨時大会は、白熱した論議のすえに、45・14・3で、本部組織23号撤回を要求する決議を可決し、現地本執行部は総辞職を表明し、千葉地本の総意が、本部関東青年部の千葉地青に対する集団暴行を絶対にゆるさないこと、それを陰へいし、千葉地青を抹殺せんとする組織23号（一切の組合員権利停止）を撤回させる」とにあることを鮮明にさせたのである。

△大会は更に「継続」とされた▽  
●73年2月6日、千葉地本臨時大会・継続大会（第2回目）は、組織16号にかわるものとして中央本部が提案してきた「組織の強化指導にあたつての確認事項」＝内容は組織16号議員、組合員が確認し要求してきたもの、即

告書と一体となつて、千葉地青の抹殺、凍結を事実上求めているものである。

動力車中央本部は、本部青年部、関東青年部の千葉地青凍結の上申をうけて、ここに、自らも千葉地青への「組織的統制」にのりだしたものである。

すなわち、問題の核心は、本部、関東青年部の名による反労働者の集団リンチ（「1・30問題」）及び動力車の戦闘的職場組織に対する敵対行為にとどまらず、彼らが動力車本部に組織統制処分を上申し、それが発動されたといふことである。

だが千葉地本千三百は、この事態に対し、決議機関において満場一致、三決議案を可決し、動力車中央本部に対し「千葉問題調査報告書」の釈明と、「組織16号」の再検討要求を提出、断固たる決意をもつて、本部関東青年部の悪質きわまる千葉地青、千葉地本に対する組織的敵対行為と対決し、動力車中央の組合ファッショ的処断に対し、追及を開始したのである。千葉地本千三百の総意は、この戦闘的労働組合の根本にかかる諸事態に対する原則的立場の堅持であり、これまで、反労働者の一部集団が、動力車本部青年部の名

72・11・30「定期地本委員会」（大会につぐ決議機関）において満場一致、三決議案を可決し、動力車中央本部に対し「千葉問題調査報告書」の釈明と、「組織16号」の再検討要求を提出、断固たる決意をもつて、本部関東青年部の悪質きわまる千葉地青、千葉地本に対する組織的敵対行為と対決し、動力車中央の組合ファッショ的処断に対し、追及を開始したのである。千葉地本千三百の総意は、この戦闘的労働組合の根本にかかる諸事態に対する原則的立場の堅持であり、これまで、反労働者の一部集団が、動力車本部青年部の名

地本委決議及び1月29日臨大決議を動力車本部につきつけているのである。  
（『問題の核心は何か』参照）  
△大会は再び「継続」とされた▽  
●1月29日、2月6日と二度にわたり白熱した討論をもつて二度「継続」された臨時地本大会の第三回目の継続大会が3月8日開催され、それまでの千葉地本委員会、重ねられた臨時地本大会、各支部での見解等で多くの代表議員、組合員が確認し要求してきたもの、即

ち『千葉問題調査報告書』の釈明と『組織16号』の再検討要求』を三たび満場一致の圧倒的確認をもってむかえ、本部の明確な立場表明なきまま、三たび「継続」とされた。

● 全国大会にむけ代議員選挙が行われ（7月5日）、開票の結果、一貫して千葉地本青年部の立場の正當性を認め、今回の理不尽な『組織制処分』に反対する立場からの代議員立候補者が定員八名中の上位五名を独占して圧倒的票差で当選。

● そして、その間、三月～四月の春闘を地本総体一丸となつてうちみいたのち、第四回目の『継続・臨時地本大会』が6月28日開かれました。この大会にむけ二度にわたつて開催された支部代会議でもほとんど圧倒的に確認されていましたごとく、この継続臨大においても、從来から千葉地本総体が主張し、要求し、確認してきたことが四たび満場一致確認され、本部側からの『組織16号の確認』を迫るためにのみされる説明は、代議員のただ一人の賛成をも見ることのないまま、この「五ヶ月間」――「四度継続」という異例な地本大会は一応の終收・結着を見たのである。

数日後、6名の地本青年部常任委員のもとに「査問委員会」への出席等を求める通知届く。6名の常任委員、その他弁護人、参考人が査問委に出席して、これまでの千葉地本大會での討論、採決にそつてき然と臨み、現在なお進行中である。

次	当	当	当	当	坂下	中野	洋	白石喜久男	水野	吉岡	篠原	正男	林	山岸	忠博	
7月21～24日、動労全国大会（於出雲市）	7月21～24日、動労全国大会（於出雲市）	7月21～24日、動労全国大会（於出雲市）	7月21～24日、動労全国大会（於出雲市）	7月21～24日、動労全国大会（於出雲市）	健宣（新小岩・書記長）	洋（千葉・支部長）	坂下（新小岩・書記長）	七三四票	正美（勝浦・支部長）	正明（津田沼・支部長）	正男（地本委員長）	一男（地本副委員長）	（地本書記長）	粹（地本執行委員）	昇（地本執行委員）	（地本執行委員）
								七一七票	七〇八票	七〇八票	四二六票	三九七票	三九四票	三七六票	三三五票	三三三票

（以上編集部により追記）

「總武線はわが掌にあり」  
—'72年9月「高石」順法闘争の報告—

## 労働者への事故責任転嫁粉碎

国鉄動力車労働組合千葉地本  
津田沼支部・教宣部 発行

反合・運転保安闘争、再建新十カ年計画粉碎のための指針！「自主運行」など活々した『報告書』

## 問題の核心は何か

国鉄動力車労働組合千葉地本  
千葉支部 発行

関東青年部内一部反労働者の分子の意識的、計画的策動による千葉地青への集団暴力テロリンチに端を発した、いわゆる「青年部問題」は、動力車労組全体にかかる組織問題に発展している！

「正義は必ず勝つ」というゆるぎない確信をもって動力車の戦闘的伝統とさらなる前進のために闘っている総ての組合員の必読書！

## 【序】試練の中の不屈の前進

七三春闘は、われわれ労働者・人民の怒りと戦闘力のすさまじいばかりの爆発力を示したと同時に、この体制の崩壊的危機の進行に無自覚な一部の日和見的・反動的既成指導部の腐敗・墮落・裏切りの深刻さをも同時に鮮かにつき出した。

侵略と侵略体制づくりに唯一の延命の血路を求めるゆきづまつた支配者階級は、特にその危機を集中的に露呈させているところの「運輸通信部門」、とりわけその中軸たる国鉄労働者に対して、すさまじいばかりの攻撃をかけてきている。田中政府の「列島改造」政策に文字通り直結させての「国鉄再建新十カ年計画」の強行、そしてその政策的狙いは、日本労働運動の中心柱たる国鉄労働運動の破壊変質にすえきられている。

七二年秋の「国鉄百年祭」キャンペーン、それにからめての「単純欠務者の一ランク落し」「差別処分」攻撃を推進しながら「ILO型ストラト」うんぬんなるものに国鉄労働者の闘いを切り縮め抑え込む攻撃、更には七三年春「武藏野線開業」をもつて具体的「新国鉄づくり」に露骨なステップを進める中で、国鉄労働者に全面的な屈服を迫ってくるという段階にまでたちいたっている。

そして、この一貫した実体的・組織的・更に思想的重大攻撃を一つ一つ着実にはねかえしつつ前進し、この総体的攻撃に対峙する総路線的反撃の陣地を築き上げる方向につき進みうるのか、それともこれに屈服し支配者のおこぼれにあやかることで自らを忠実なしもべへとおとしこめ、再び差別的排外主義的存在へと転落していくのか、問題はその分岐を問うて厳しく選択を迫るものとして進展していったのであった。

また、われわれ国鉄労働者の闘いの歴史上にあってもその分岐は実に鮮明につき出された。例えば、われわれ国鉄労働者が血と汗の中で勝ちとり育ってきた闘いの武器「順法闘争」に対し、上尾に動転し「労使正常化の努力」を約束しての「順法中止」「ゼネスト中途うち切り」などという徹底的に誤った、反動的・日和見的指導がさらけ出された今、この七三春闘ゼネストの総括の一つは、いかにして、われわれがこの誤った指導部をのりこえ独自の前進運動を勝ちとっていくか、に置かれていることもまた明らかとなつたのである。

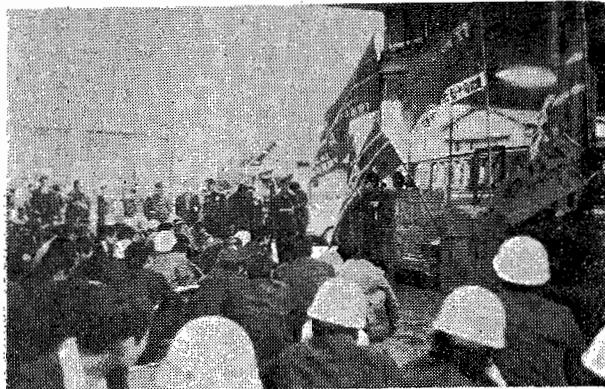
# 前へ！未来へ！ 激しく強く――

## 73春闘・千葉地本の闘い

わが千葉地本青年部のすぐる一年有余の闘いの最も中心的軸は、この点をめぐる文字通り激烈な格闘の連続であった。もちろん、その様な前進を先頭で開始したわれわれに対する支配者の恐怖にみちみちた弾圧や、既成指導部層の動搖・屈服、更には闘いを裏切り積極的な反革命へと転向した部分からの組織破壊・反労働者的テロ攻撃・ありとあらゆる誹謗中傷が一举に続出もした。いわゆる「本部・関東青年部と千葉青年部」問題という形で鮮明化された問題、そして「千葉地青六名の常任委員の組合員権・権利停止処分」問題、――この青年部五〇〇名のみならず千葉地本一二〇〇名が一年有余にわたってとりくみ勝利してきたこの問題の本質は、実に、以上の事態に基くものであった。

【I】『ゼネストを準備せよ！』

七三春闘とりくみ開始



地本総決起集会

4月21日 於・千葉運転区

③ 三月反合・運転保安闘争は、文字通り総武線を全国屈指の拠点線区として闘われた。その真只中で迎えた「3・28」——船橋事故の高石闘争の際、事故責任の労働者転嫁粉碎闘争を否定し、我々を孤立させたのも彼らだったのだ。)

一周年——は、「労働者への事故責任転嫁粉碎・高石君防衛、運転保安確立」を軸に、四月ゼネスト貫徹をスローガンに徹底した闘いを行ったのである。(昨年九月の高石闘争の際、事故責任の労働者転嫁粉碎闘争を否定し、我々を孤立させたのも彼らだったのだ。)

は敢然として、「上尾をつきぬけ、国鉄無期限順法・長期スト貫徹」をスローガンに徹底した闘いを行ったのである。(昨年九月の高石闘争の際、事故責任の労働者転嫁粉碎闘争を否定し、我々を孤立させたのも彼らだったのだ。)

「国鉄は三日に一度は順法かストだ」という言葉も今や少しも誇張ではなく、特にやみくもな膨張に膨張を重ねてきた日本資本主義の重化学産業部門では、この間の貨物輸送の大混乱は深刻な危機を引き起した。

「もうお手上げだ。……工場には原料が無く、たとえ製品をつくつても市場に出せる目途が立たない……」危機と居直りを深める田中体制下で、われわれ国鉄労働者は、自らの生活と権利をかけ、労働者階級解放への責務にもえたつて日本帝国主義の心臓をぶち抜き脈管体系をズタズタに切り裂く鋭い闘いを非妥協的に展開したのである。

だが、この一、二、三月期の闘いを決定的段階でダウンさせ、裏切つていつた一部既成指導部との厳しい運動的思想的対決、それを通しての自己の徹底的討論前進——これら二重の闘いなくして「四月決戦ゼネスト」の一大爆発はなかつた。

「もうお手上げだ。……工場には原料が無く、たとえ製品をつくつても市場に出せる目途が立たない……」危機と居直りを深める田中体制下で、われわれ国鉄労働者は、自らの生活と権利をかけ、労働者階級解放への責務にもえたつて日本帝国主義の心臓をぶち抜き脈管体系をズタズタに切り裂く鋭い闘いを非妥協的に展開したのである。

「もうお手上げだ。……工場には原料が無く、たとえ製品をつくつても市場に出せる目途が立たない……」危機と居直りを深める田中体制下で、われわれ国鉄労働者は、自らの生活と権利をかけ、労働者階級解放への責務にもえたつて日本帝国主義の心臓をぶち抜き脈管体系をズタズタに切り裂く鋭い闘いを非妥協的に展開したのである。

② 中でも、三月運転保安闘争は、強

力順法を軸に全国的な大爆発をひき起し、再建合理化の攻撃下で日々激

發する国鉄重大事

故に対し「死か牢獄か」をつきつけられる労働者の心

底からの怒りをバネに銳く「再建十

力年計画」との全

面対決につき進ん

だ。

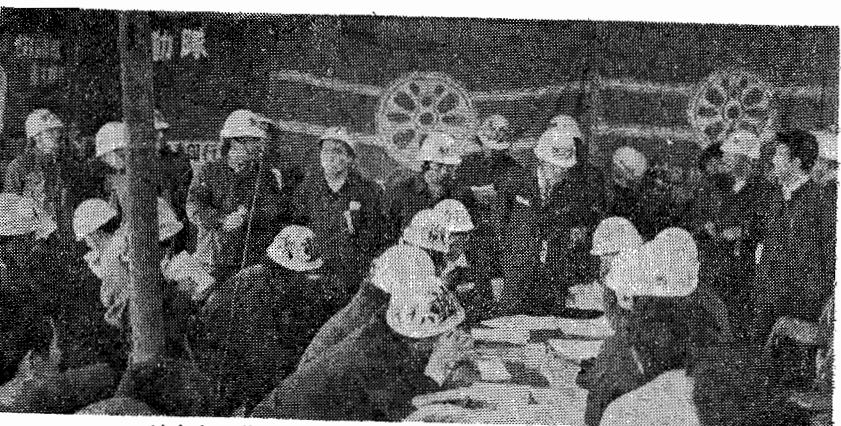
だが「上尾」に動転し、順法を棄げず、運転保安の切実な要求すら棄げ出して全面退却してしまった本部及び東京地本の一部指導部に対し千葉をはじめ全国多くの戦闘的仲間

のスタートは切られた。

④ 4月14日▽『青行隊』を結成!

4月10日の地本各支部青年部長会議の決定に基づき、本部・関東

青年部内一部反労働者の分子の千青破壊策動「千青常任委員六名への不当「統制処分」を糾弾、はねのけて、この日、千葉地本青年部春闘行動隊(『青行隊』)結成集会を開かる。全支部より一三五名結集、隊長一、副隊長三名を選出し、そのもとに全支部に『青行隊』を結成し、七三春闘の最先端を担うことを確認。千葉気動車区構内を全員ヘルメットで各支青旗先頭に意氣高くデモする。



地本青行隊結成 73年4月14日 於・千葉気動車区

⑤ 4月ゼネストにむけて▽各支部で「春闘討論集会」「交流オルグ」、その中で「各支部青行隊」の編成進む。写真は、4月18~20日——電車四支部共闘の交流討論(千葉運転区・勝浦機関区・館山機関区・津田沼電車区)。第二日目は千葉気動車区支部・支青との交流討論、第三日目は「津田沼支部青行隊結成」を兼ねて熱気あふれる中で勝ちとられた。

「三月運転保安闘争勝利の地平にたち、上尾をつきぬけ、四月ゼネスト大爆発勝ちとれ!」「国鉄無期限強力順法・長期スト貫徹——大幅賃上・スト権奪還!」「再建十力年計画粉碎、国鉄解体・日帝打倒!」等のスローガンのもとに、20日を前後して全十一支部に「青行隊」の闘争旗がうちたてられた。

⑥ 4月24~26日▽労働・国労、最強力順法闘争に突入!

国鉄労働者先頭に全日本労働者階級が一大ゼネスト宣言を発し、断乎たる順法闘争に一挙に突入した。政府・当局は彈圧的姿勢を強めるが、この怒濤の進撃に何ら有効な阻止手段もない。この日、総武線先頭に首都圏の国電、終日乱れっぱなし、各駅騒然たる状況に包まれる。

首都圏各駅で、24日夜事件発生。直ちに本部指令をもつて順法

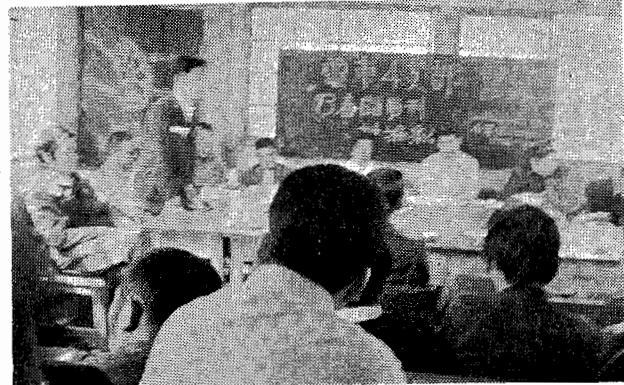
闘争は事実上中止させられていった。本部と東京の「順法ダウソ・挑発回避」の逃亡路線を糾弾して、千葉の各拠点「ダウン糾弾・順法貫徹」を貫き通す。この「順法貫徹か屈服か」をめぐつて、きたる「ゼネスト貫徹」の成否はかけられていたのだ。

(7) 4月25日～スト拠点指定。千葉地本では「津田沼」「幕張」「千葉運転区」「千葉氣動車区」の四拠点。この日地本主催スト突入総決起集会、四五〇名千葉運転区にて開かれ拠点支部の決意表明など。「準拠点」とされた支部からも、「うちにも是非スト指令をおろせ」と指令の拡大を要求する声。全支部やる気充分。集会後、全員白ヘルの「青行隊」先頭に千葉駅～千葉運転区一帯を轟かす夜の大デモンストレーション。

(8) 4月26日～津田沼地区  
闘争破壊集団と官憲の大包囲をうち破り、津田沼駅～電車区一帯  
支部も役員先頭に「収容班」「食料班」「記録班」……等々形成され、うつて一丸となり闘争本部はわきかえっている。

(9) このころ、新小岩・佐倉……等他支部からの支援激励動員部隊第一陣も次々に到着、青年部に混つて年輩者の組合員のガツチリと日焼けした顔もかなり……。  
そのたびに青行隊、「デモを組み構内入口までかけ声高く戦闘的「出迎え」、合流、集会、歓呼のシュブレビコールと足音。

#### 団結かためる電車4支部合同討論集会



全員紺のナップ服、ズボン、それ

に紺の作業服の上



30mの鉄塔に「ゼネスト貫徹！」の大宣言 津田沼電車区

を国労との共闘で制圧し、支援の労学大部隊と一体となつてゼネストにむけ薦進す。

(1) 朝 前々夜より泊り込んだ全役員のオルグと激励をうけつつ朝の乗務員次々と元気に乗務につく。  
津田沼駅南口では、昨日に続き自民党の宣伝カーがボリュームいっぱいに、ゼネストを非難するアジ演説を続け、ゼネスト阻止のビラをまいている。

(2) 正午 地本オルグも含め勤務外組合員全員闘争本部前結集、情勢報告、あいさつ、方針提起等集会ならびに青行隊中心に各小隊毎の具体的任務分担、遂行。ビラ貼り、デモ、買出し、伝令、記録、オルグ等々、全員創造的に、活気ただよう。

にキリッとした真赤な染抜きの国労の仲間のハチマキがピシツとそろつていてたくましい。国労の青行隊も前夜からビラ貼り、ストローガン書き、反動職制糾弾、当局ロックアウト実力粉碎など、すさまじい精力的奮闘を闘いぬいたのだ。

両青年部長、両青行隊長の挨拶、決意表明ののち、両青年部旗と両行動隊を押し立て、堂々たる構内デモに出発。地ひびきを立て渦まく二百数十の動労国労青行隊デモに、当局も総出で放心した様に見送るばかり。三〇分間の集会、「デモのち庁舎前にズラリ勢ぞろい、「團結ガングロー！」の大合唱で、全員直ちに任務配置へ

(5) 当局側も総動員の弾圧体制に入る。局からも約30名の白腕章と、マイクロバス二台分の公安機動隊を津田沼電車区構内に導入し、庁舎を内バリの体制にした。千葉県警・警視庁第三機動隊、関東管区機動隊二千数百が津田沼駅～電車区周辺を包囲。闘争破壊集団の検察員とおぼしき男二名、構内から追放。

反動区長ナベトシは、船橋警察署の私服二名に、「立入り許可証」なるものを持たせて構内に導き入れ、組合側より糾弾追及される。

(6) 13時30分～分青行隊中心に先行的にろう城体制を築く。この間に、当局（私服刑事もまじっている模様）ぞくぞく津電管理庁舎に集結している模様。組合は、「正体不明者」の構内立入チェックのため青行隊により検査を行う。

(7) 16時～スト妨害にむけ当局が電運見習生に対し全員年休抑制をしてきた事に抗議し糾弾追及。これより前、当局は例によつて一

人一人に、「違法な業務放棄をしないように」との紙ペラを渡してきたが、全員そつくり返上。

⑧ 18時——突入前、支部総決起集会。約七〇名、闘争本部前で現在状況報告と方針上の意志一致。

「支部長挨拶」大幅賃上・スト権奪還かけて最後まで貫徹しよう。24日夜の国電の事件を理由に順法をなげてやうな姿勢では「スト権奪還」といってもその内実をぬきとられる事だ、あくまで「無期限強力順法、長期スト」を実力で貫徹すること、またこの事の中に動力車運動のこれから進むべき基本路線の重大分歧がはらまれている。特に今、わが千葉地本は、あらゆる意味で敵味方の最大の関心が集中しており、とりわけ青年部、青行隊諸君の、闘いは重要である。当局の見習生諸君への不当な年休抑制という卑劣な妨害にも現われているようだ。敵はあらゆるスキをついて攻撃を加えてくるだろう。現に先ほどの連絡員の報告によると新京成駅前に大型装甲車3台、駅南口付近に放水車含め6台、更に電車区裏手寮の裏に3台、ほかにも続々と機動隊が包囲態勢をとっているとのことだが、われわれは、これほどまでに敵がわれわれの闘いに注目している事により一層の自負をもつて堂々と快心のゼネストを実現し、もつて全国の国鉄労働者のみなならず、あらゆる階層の人たちと固く連帯して七〇年代の激動の時代を牽引する鋼鉄の機関車として立派に闘いぬこうではないか。再建十カ年計画をズタズタにうち砕き、侵略と抑圧、反動と暗黒への道つき進む田中一磯崎体制をうしくだくゼネストを実現しよう。

〔本部派遣福田中執〕 24日夜、策動による暴動が起ったので順

出を迎える。

直ちに駅長先頭に公安機動隊約60名。先頭に、白い大きなプラカード。「警告。ホームに集合していると乗客の身に危険が及びます、ただちに退去して下さい」。我々、これをものともせず行動続行。集中、反対側ホームで見ていた黒山の乗客中より、『ガンバレヨ!』の檄をうけて、全員歓声で応える。

19時05分——

4・26夜 ホーム激励行動が最高潮に達したところ、突然オーッと

いう歓声。見ると

向い4番下り線に向

へ4月26日、千葉地区▽



各支青、続々と津田沼の地青交流決起集会へ

手がうちふられる。黒山の人だから、あわてふためく駅当局、あわただしく走る包囲の

法は中止せざるを得なかつた。

すでにAグループはスト突入した千葉の各拠点もガバッて闘つてしまい。

⑨ 18時30分——

駅前総決起集会に合流。青行隊旗先頭に全員白ヘルで駅前までデモ。先に集合していた国労津田沼地区の約千名の仲間と合流。約千数百人の民衆、そのうしろに約千二百位の武装機動隊が橋を並べ構えている。

⑩ 18時50分——駅前集会後デモを終え、各々の任務につく。国労

はいくつかの小組班にわかれ、総武線全駅に配置、激励オルグと当局のスト破り行為のチェックに出かけるためホームに入る。労は、津田沼駅ホームにて乗務員激励行動のため、5・6番線ホーム、先端をヘルと旗とスピーカーで制圧して、圧倒的雰囲気で電車の入

ジユラルミン橋、構内放送のボリュームが一段とあがる。全員白ヘル、タオル、ナップザックを背に、手には旗竿——その数二千を越える。線路をへだてしばしシユプレヒコールの交歎。つづいて、笛と足並そろえて5・6番ホームに移動した支援部隊を迎え、ホム一ぱいを埋め尽したスト貫徹連帶集会。

ホーム上の連帶集会は約50分にわたって勝ちとられ、ホーム・コ

ンコース・駅前広場を埋めた数千の民衆の包囲と注視の中で当局、官憲も一指も触れられず。

続いて全地青の各青行隊が千葉方面から到着、その後全員電車区

にもどり、他支青青行隊ふくめ約三百の千葉地青全体決起集会デモを行う。

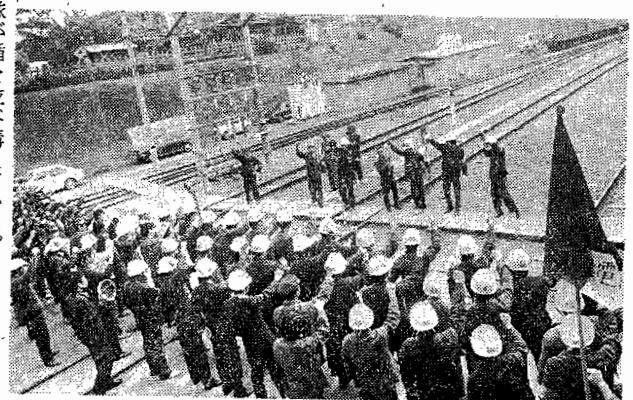
千葉氣動車区拠点、千葉運転区拠点、蘇我機関区が密集し、闘争本部たる地本II機関車会館を擁する千葉地区は、千葉駅を分岐として成田・佐倉・銚子方面と、勝浦等外房方面、館山等内房方面をおさえる一大戦略要所である。

われわれは、ここにおいてもまたゼネスト準備を完全にうちぬき勝利した。もちろん、各支部青の大奮闘がこれを牽引したことはいうまでもない。

千葉支青は、すでに前々日から千葉駅頭を制圧して街頭ビラまきをやり、庁舎内ステはりは余地なく貫行された。

千葉支青は、動労・國労共闘委牽引して、千葉市内を制圧、オ

ープンカウンターシステムの当局側の微笑外交戦術をぶちやぶつて闘い、館山、勝浦支青も、列車いっぱいに檄をかいた電車を次々と



動労・國労両青年部勢ぞろいで決起集会 4・26

だして、房総の南からたたかいの声を全管内におくりつけたのである。さらに成田支青の我孫子線各ホームを制圧した闘い、幕張支青も又、快速電車に次々と檄をかき、庁舎ステはりでゼネストへの戦闘体制を構築したのである。

(18) 26日夕刻、成田、佐倉、蘇我、銚子より各支青千運に結集。一方、千葉支青は千葉内で闘う。ついで千葉駅頭へデモ、千葉駅ホーム上で千葉支青と合流、二百名余の決起集会。のち津田沼へ。津田沼駅頭での支援の白ヘル反戦・全学連との合流。津田沼電車区構内で各支青合同決起集会(三百五十五名)、その後、千葉地区の集会、意志一致、デモ、を千葉運転区構内で行い各部署にもどる。

### 【III】ゼネストに突入!

①八津田沼拠点 26日午後2時——支援連帶集会を終え、明日からのゼネスト準備をととのえた組合員が庁舎内(各自のボックスが有る)に立ち入るうとしたところ、玄関にて渡辺区長以下反動職制・公安らがピケットを張つて阻止。直ちに反撃・粉碎して、結局、全員、庁舎内乗務員詰所及び休憩室を占拠、休息・テレビ・イゴに興じるもの、小隊長うちあわせ会議等々……。当然のことだ。区長はじめ助役連オロオロ。

〔当局〕これから仕業につく人間以外は、この庁舎を使うことを禁止する! 仕業に關係ない人間は直ちに全員外に出ろ!

フザケルんじやない! この歴史的ゼネスト突入を二時間後に控えて、『仕業につく人間以外は出ろ!』だつて? オクの毒なが

引つぱつてきた仲間もどんどん元気に合流してくる。

27日、0時——全拠点、一大シユブレヒコールをもつて、ゼネスト突入を確認。

津田沼集会を終え、千葉地区へもどった千葉地区各青行隊は、

千葉駅——千運支部でスト突入確認集会、堂々のデモ。

千葉支青は、午前一時すぎ千葉構内にもどり、完璧のろう城態勢。

休憩も闘いだ 4月27日

③ 4月27日、午前5時、全拠点スト突入、津田沼、

千葉駅、千葉気動車区、他、完璧

① 4月28日、「午前一時三〇分」  
スト第一日目を勝利的にうちぬき、いよいよ第二日目を迎えるようという矢先、本部は、午前二時三〇分、スト中止指令を下してきました。ナンセンス!! 全くナンセンスというほかない……いよいよこれからが本格戦だ、というのに、——一体今までに何が解決したといふのか?

緊急電話連絡とのことで詳細は今の所まだではないが……、大多数の組合員は昨日の早朝から昼間の闘いに疲れてグッスリ眠つてゐる。各拠点とも執行部と青行隊各小隊長、それに不対応の任務についている若干名の顔がピリピリと緊張しているのがよくわかる。直ちに拡大執行委開き検討。

誰も全然相手にせず。千葉鉄道の反動区長できこえ

るナベトシ、一体何を心配して、このようなささいな事にもいちいち神経をとがらせて、つつかかってくるのだろう。はじめで実現するゼネストに完全に動搖してしまっているのがはつきりわかる。導入されてる私服が影のようにピツタリ寄りそつて動いている。

結局、当局あきらめて退散。

千葉地本内の全拠点、準拠点もスト突入準備完了した。

② 26日、23時——本部指令「スト突入」おりる。23時すぎ、ほぼ全員の結集をもつて「ゼネスト突入宣言集会」(集合中も入電車)

ろしてしまつてゐる。空前のゼネスト突入、しづまりかえつた構内。

外から帰った記録班の話など、駅、街いずれも人、一人居ないという。

千運支部、親もふくめて、支援の県反戦及び中核派全学連との交歓集会午後交流屋内集会。

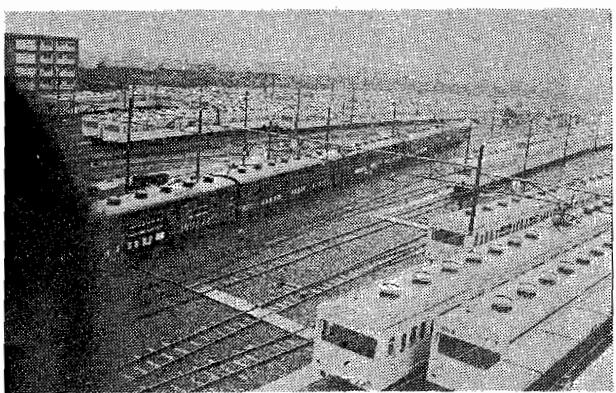
千葉支青、構内集会、デモ、

津田沼支青、国労労共闘で集会、デモ。前日のスト支援合流集会(津田沼の)の記事の新聞、うばい合いになる。

青年部長青行隊長、各拠点を乗用車で激励訪問交流行動。

### 【IV】「スト中止」指令

雨もあがり、静かだ、あまりにも。各庫は、電車、気動車でギッシリうずまり、聞きなれた電車の始動音もいない。千葉駅ではない。千葉駅ではシャツタすらお



「完全にブットマッタぞ!!」スト突入の朝 津田沼電車区

## ②・集約——怒りの「中止糾弾集会」

八午前三時～四時～各地区事態経過説明と方針についての集会。

「中止になつたんだって?」「そうらしいなあ」「チキシヨウ!」

こんだけ頑張ったのになあ、また裏切りやがつて!と、皆。大体

のいきさつは、うわさとして伝わつてゐるのだ。

全組合員と共に、文字通り寝食を共に汗と埃にまみれて闘いぬいてきた各支部執行委、青行隊責任者の続く発言も、この様な「中止」に対する口惜さと恐りで声がつまりがち。

各拠点で、ゼネスト中途うちさりに抗議し断乎、継続貫徹を求める緊急電報を本部にむけ打つことが確認された支部も。

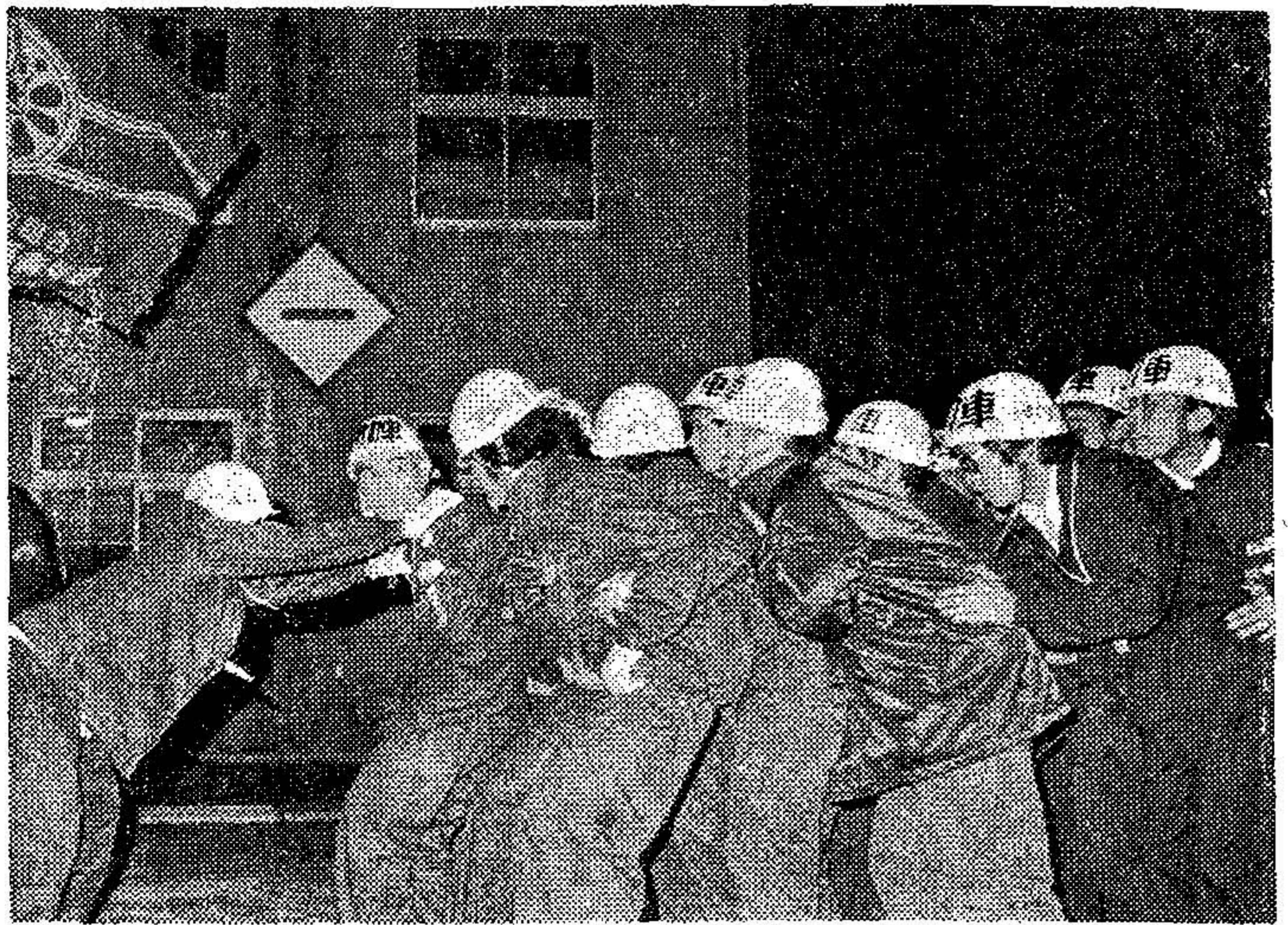
「中止・糾弾! ゼネスト・貫徹!」のかけ声が早朝の各拠点構内の中をひびかせ、力強い足音が伝わる。

### ③最後まで頑張ぬいた動力車千葉

八七時三五分～NHK報導「スタジオ一〇一」——東京の電車はほぼ正常に復して運行中。時おり車掌の勤務が遅れた電車が運休になつてゐる程度。しかし総武線だけは、乗務員の復帰は勤労・国労ともが全く行われてないため全く一本も運行されていない旨報道。

八午前八時半～ラッシュの終つた八時半、やつと一番手A君の電車が出区していった。一九七三年四月二八日の総武線“始発電車”である。

勤務者を残して全員帰宅。



明日へ向って前進!! 4月28日未明

## 【V】更なる前進にむけて

このスト中途うち切り、しかも集約内容にみられる中央指導部の屈服的姿ははなはだ不満であるが、ここに数千万労働者の憤激に包まれた空前の春闘は終りを迎えた。血と情熱をそぎ全組合員がおれとの闘い、そして組織との連帯により、この一大勝利へと大前進したのである。

実際に日本列島全面

運休という交通ゼ

ネストを軸に、あ

りとあらゆる職場

の労働者が、田中

体制に真正面から

ぶつかつていつた

ものとしてまさに

空前の闘いといつ

ていいだろう。当

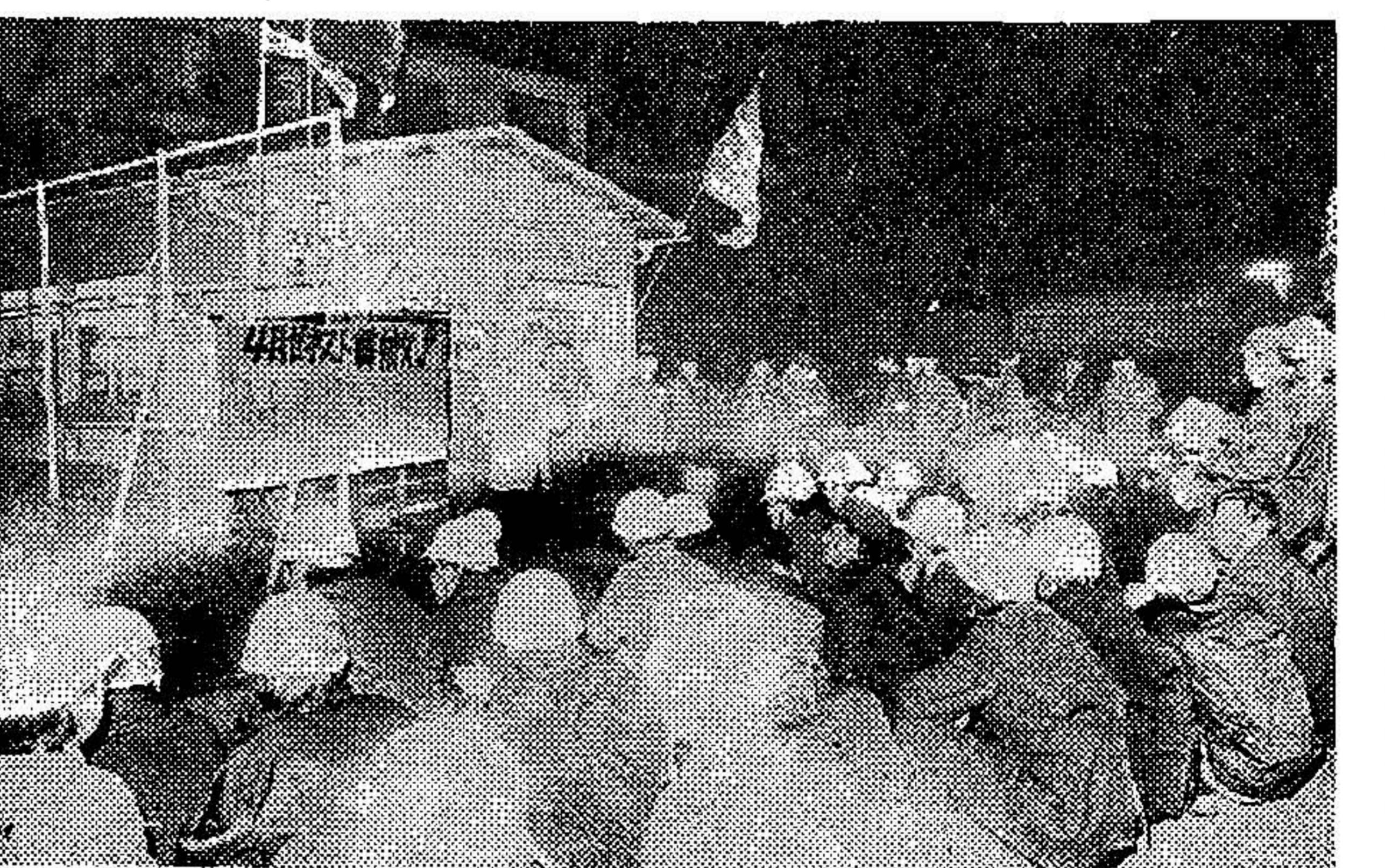
局はこの期間中、

全く手の打ちよう

もなくただ傍観し

てているのみであつた。もちろん、そ

れだけに「あせり」「恐怖」にかられ



4・28未明のスト中止弾劾集会 於・津田沼電車区

た彼ら支配者どもの必死のまきかえし反動は必ずくるであろう。だがそれもよい、われわれは、どこまでもとことん闘いぬくし、闘争の永続化を少しも恐れてはいなかから。もつともと巨大な闘争課題をわが手にひきよせ、この反労働者的、反人民的国鉄を、現体制もうともズタズタにひきわけ解体し尽すまで、われわれは闘いをやめる事は決してないだろう。

いや、われわれの本当の闘いは、今、ここから始まつたのかも知れない。

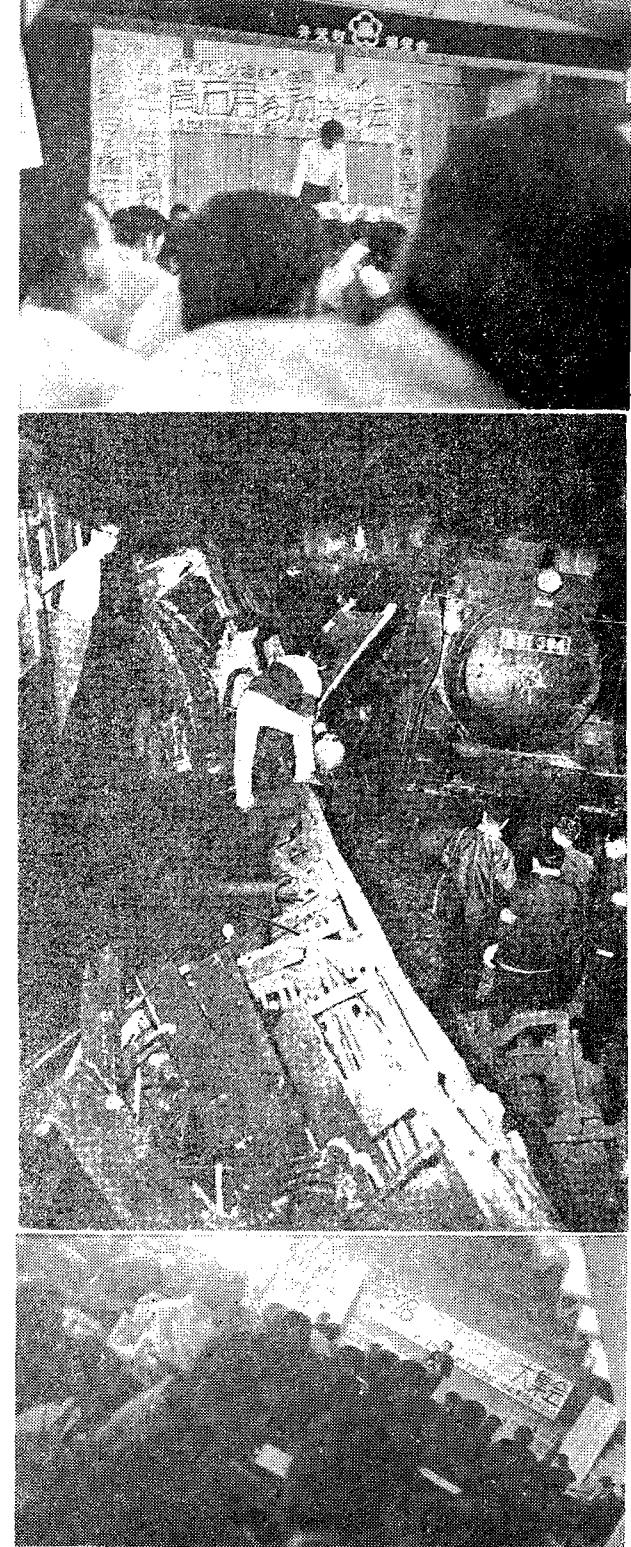
(終)

本記録編集にあたつては、津田沼、千葉気動車区、千葉運輸区の各支部青記録班員、写真班員はじめ、多くの支部の青年部員からの情報提供をもとに、編集部にて集約しました。御協力に感謝いたします。

(編集部)

27年6月「高石君激励集会」

62年5月3日夜・三河島事故現場



# 反合・運転保安確立 再建新十年計画粉碎のために

## 一、「三河島」事故の反動的最高裁判決弾劾

四月十七日、「三河島」事故に対する最高裁の判決がくだされた。

国鉄労働者の主張にほとんど耳をかさず、何んと三秒間で「上告棄却」——四名を「有罪」とし、「牢獄」に叩きこむ宣告を行なつた。実に裁判は十一年間にわたつて続けられ、その間にも、尊い青春と、肉体を奪い取つておき、その上に、一年一二年の下獄という、前代未聞の重刑を、加えたのだ。

われわれは、まずもつて、この暴虐に対し、満身の怒りをこめて抗議する。

戦闘的国鉄労働者を中心とする三月反合・運転保安、そして四月ゼネストの爆発に恐怖した日本帝国主義、国鉄当局は、体制的延命をかけて「三河島事故」最高裁判決、「お茶の水駅事故」有罪判決などをあい次いで、くだし、当局は、「待つてました」とばかりに懲戒免職を準備し、いっさいの責任を現場労働者に転嫁するという悪虐非道を決して許すわけにはいかない。

がとうではありませんか。

「三河島事故」とは、一九六一年五月三日夜、三河島駅において起つた列車二重衝突事件である。

水上機関士が運転する下り貨物列車が文字通りの第二次合理化の結果として、脱線事故を起こしていった。次いで下り本線側に傾いた直後に下り本線を進行してきた電車が衝突し、脱線傾斜し、さらに上り電車が進入し、この下り電車に衝突し、死者一六六名、負傷者四百数十名を出した事故であった。脱線と同時にすぐ隣接する線路に次々と列車が進入する超過密ダイヤと線路構造は必然に事故を雪だるま的に拡大するのだ。

しかし判決はどうか！

水上機関士には二年、安生機関助士一年六月の目茶苦茶な重罪をおしつけてきたのだ。  
美才治車掌と、衝突時全身強打失神した芳賀運転士に対しては「第一次事故を防止する義務をおこたつた」として有罪、一年六ヶ月の牢獄生活をおしつけたのだ。

国鉄当局は、どうか！

乗務員を含め百六十六名の人間を虐殺した全責任を回避し、責任を、乗務員におしつけることをもつて乗り切ろうとした。

そして、三河島事故を何一つ教訓ともせず、対策すら放棄され地中で、翌一九六三年十一月に、再び、鶴見事故の大惨事を発生させていた。

「三河島事故」の本質を暴露し、権力、当局の今回の判決の意図をつかみとり、「船橋事故」裁判闘争の勝利に向けて、共に立ちあ

この鶴見事故の場合も、国鉄当局、検察当局の追及は、すべて、

国鉄労働者に責任があると断定し、最初に脱線した貨物の機関士と車掌への徹底とり調べを加えていったのである。

だが、どんなにデッチ上げようとも、あまりにも、労働者に責任がないことが明白となるや、貨車の点検、修善部門に原因があるとして、貨車区の検査掛などに対する、執ような追及の手をのばし、何が何んでも、犯人は国鉄労働者であるとつくりあげようとしていたのである。

(億円)

表1 第1次力5年計画投資計画

項目	投資	備考
1. 保安対策	1,059	資産の組持
2. 幹線輸送対策	3,567	線増・自動化
① 線路増設その他化	1,570	E L及び施設
② 電化	925	E C及び施設
③ 車両化	174	D L及び施設
④ 増備化	313	E L・E C・P C・F C
⑤ 車両増備	585	D C及び施設
3. 支線輸送対策	362	E C及び施設
4. 通勤輸送対策	423	保安設備・操車場・客貨設備・変電所・通信設備・検修設備・公共事業関連他
5. その他	559	のうちに5,986億と修正
	計	
	5,970	

表2 5万人合理化の内容

項目	主な内容	合理化見込人員
輸送方式近代化 乗組員の適正化	スピードアップ等 列車乗務員の改善及び 乗組員の1人乗務化等	6,000 5,700
軌道保守改善	動力車乗務員の機械化軌道保守方式の 保線作業等	5,900
電気保守改善	電気設備の近代化電気保守方式の 近代化等	2,700
検修方式改善	検修設備の近代化新検修体系の導入等	11,000
機械化保全車両マシン化	機械化化用他	1,000
自動化事務機改動活動化	機改動活動化用他	400
連絡電話切換部屋	連絡電話切換部屋	1,200 1,100 1,500 800 200
車両清掃、電修場、印刷場その他	車両清掃、電修場、印刷場その他	10,300
各部門の修繕、労務作業	各部門の修繕、労務作業	2,200
連絡船の取扱、工場職場統合等	連絡船の取扱、工場職場統合等	50,000

しかし、こうしたデッチ上げもくずされ、民衆の怒りが当局に集中する中で、何んとか、逃がれようとして発表したのが、「競合脱線論」であり、「原因不明論」に他ならないのだ。  
あまりにも汚ない、やり方ではないか！

まさに第一次合理化、第二次合理化（表1、表2を参照）と、合

理化の進むにつれて、事故は続発し、そのたびごとに、尊い人命は奪われ、仲間は牢獄にぶち込められ、「犯罪人」のレッテルをはられるという、絶対に許すことのできない、事態を強制されていくるのだ。

しかも、労働組合（労労）、国労も、「事故問題は純粹労働問題でない」「世論の手前闘いにくい」として真向から労働者の立場をかかげて闘いぬいていく方向を提起してこなかった。

この間にも、日ごと、いつて過言でないほど、事故は増発していくのだ。

## 二、「事故」の原因の内訳

列車の脱線と衝突、踏切障害、列車火災、接触、転覆、などがあげられる。

一、要員問題とからむ運転関係  
二、車両の故障などによるもの

三、保線、施設に関するもの  
四、架線や、電気系統によるもの  
五、土砂崩壊、落石によるもの

などがある。

この間の「事故」から、具体的にみていくと次のようになる。

（一）要員問題とからむ運転関係に起因するものとして、

① 助士廃止、

② 電車、自動車運転士二人乗務廃止。

- ③ E B装置の全面実施
- ④ E L・D Lの乗組基準の改悪
- ⑤ 列車の設置—貨物の車掌と貨車の検修業務の兼務
- ⑥ 車掌などの乗り組み基準の改悪。

こうした合理化の結果、事故は続発しているし、乗務員の生命は奪われ、体はむしばまれ、といった深刻な状況に突入しているし、われわれは生命とくらしをかけて、運転保安闘争に決起していくなければならない。

●走行中の東北本線下り特急「ゆうづる一号」の高橋運転士が急に気分が悪くなり、失神、緊急停車で収容され、病院で急死、たまたま「二人乗務」であったので大惨事にならないですんだ●。

大なり、少なり、乗務員の神経、肉体をすりへらしての奮闘の中で、からうじて事故を防いだという事は、乗務員であれば一度は経験しているのである。

車掌の労働強化、削減の中で、それを一要因として、北陸トンネル列車火災事故がおこっている。  
東海道線膳所駅構内で貨物列車転覆事故が起こっている。  
しかも、乗務員はタルミとして起訴され、助士は禁固刑という、憎むべき責任転嫁だ！

こうした積み重ねのうえに、「船橋事故」が起つていったのだ。  
〔船橋事故〕については後で）

幕張電車区など、要員不足の中で、「危険」な状態が拡大再発生している。

特にSG・SL、については、ひどいものであり完全に「放置状態」になっている。

- 3月13日、中込機関区SGが火を吹き、バルブなどが吹きとぶなどという事態は氷山の一角である●

● 昨年の五月、當園地下鉄東西線で電車のモータ側板が割れ、その破片が床板をぶちぬき、吹きとぶ、乗客名が負傷する。これがラッシュだったらどうなるのだろう●

批判を恐れた当局は、コソコソと回帰キロを3万キロから2万キロにちぢめて検査するという、こそくな「逃げ」を、やるという、自ら、事故の原因を、おおいからしく消れなくなっている。

こうした中で勤労は、「欠陥車両」については八一七件を指摘し一七一両を使用停止させている。(表3を参照)

### (三) 保線、施設に関する事故

「再建10カ年計画」＝再建合理化の吹きすさぶ中、保線、保守に関する合理化は、『列車』の安全走行を根底からおびやかしてきている。

房総東西線など、特急列車など、タテゆれの連続、いつ脱線するかわからない不安の中で、『走らされている』。保線区の労働者が、いくらガバッテも間に合わない、というのが現状である。

勿論、こうした状況は、全国全線例外なくおこってきている。

表3 車種別故障件数

年度	蒸 機	汽 閑	電 機	汽 閑	ディーゼル 機	一 閑	氣動車	電 車	客 車	貨 車
1963	104件	154件		93件	314件	258件	136件	1,480件		
64	74	143		104	222	245	102	1,288		
65	71	178		84	200	278	115	775		
66	39	179		100	191	278	118	542		
67	48	148		118	213	246	100	346		
68	42	231		118	227	383	99	127		
69	25	247		150	193	326	112	104		
70	27	217		127	206	270	84	90		
71	18	215		198	242	352	82	71		
72	12	198		199	266	490	70	83		

その真の原因である「再建十カ年計画」との真向からの対決をそらし、遂に昨年秋より「合理化絶対反対」のストーガンさえこつそりとひき降してしまった本部・関東青年部一部分子の「保線区の全施設がわるい」などと、こじつけで、乗務員労働者の職能意識にかかる説明では、とうてい、このすさまじい状況を把握することは出来ないし、それゆえに反動的であるのだ。

今、乗務員、乗客をおびやかす、『メタメタ』な線路状況を生み出している根拠は次のところにある。

#### イ、保線区の統廃合

#### ロ、保線作業の機械化、要員削減

#### ハ、保線、保守検査個所の省略化

#### ニ、閑散線区軌道保守作業の外注化、などがあげられる。

現場職制ですら「脱線するか、どうかわからない」「人がいない、どうしようもない」と自ら「告白」しているところである。

一方、交通量は年々急増しているのに、踏切りは、あいまわらず、無人踏切の第四種、第三種が圧倒的に多い。

つい最近の、『佐原』での三里塚ジャリダンプとの衝突、脱線がわれわれの再三の申し出にもかかわらず、当局の無為、無策の中でおこってしまった。

あと数メートル、先に、脱線客車が乗り出せば高压線鉄塔を倒しそれこそ全員の感電死という大惨事をまねくところだったのだ!

当局は、いわゆる、當利第一主義の中で、直接もうけにつながらない、保守、保線などに対しては極端にまで、「ムダ(!!)」を省き、抹殺していくことの中、事故や危機が、増大しているのだ。

現在、電気部門にかけられてきている攻撃は、体系近(電気保守体系近代化)による約七千人の削減という、ものである。

この合理化の中で、検査、点検、などの省力化、作業の外注化、などの中で、「絶対に故障はない」といわれていた架線、信号関係の故障が次第に増加している。(表4参照)

しかも、運転部門では、「故障しない」という固定観念の下で、故障の際の「措置」、「手当て」、などの指導、訓練はゼロに近いのである。

特に、新幹線の保守、見守りなどは架線や施設を、双眼鏡でのぞいて終り(?)、としているのである。

表4 架線、信号の故障

架線	信号
1965	109
1968	89
1970	51
1971	39
	723
	565
	401
	383

(動力車、が摘発した信号の危険箇所(47・1~47・12)二一七件である)

(ii) 土砂崩壊、落石によるもの。

最近、木原線での土砂崩れ、など、数えあげればきりがない。

われわれの仲間の生命すら奪われてしまつた。

・動力車が、摘発した重大危険箇所(47・1~47・12)四五〇件である。

乗務員が未前に防止した実積数(47・1~47・12)四七件である。

更に最も重大な直接的要因として、「過密ダイヤ」」「信号の過密化」「スピードアップ」があり、しかも、当局が、「安全確保」「保安装置」として、設置宣伝してきた、「ATS」の問題を見なければならぬ。

三、あくまでも、居直る当局を糾弾せよ

九月船橋闘争→3月反合・運転保安闘争の教訓をうち固め永続的に追撃せよ。

国鉄当局の提示した「昭和48年度運転事故防止対策」なるもの【運転事故を防止するため、全社的体制のもとに各種の対策を推進

してきた結果、第一表に示すとおり、列車事故の件数は逐年減少し(ウソつけ!)、昭和46年度は60件とこれまでの最低の件数となつた。

しかしながら、昭和47年度は66件となり前年同期に比べ6件の増加となつた。特に6月23日の日暮里駅の列車衝突事故、11月6日の北陸トンネル列車火災事故、48年2月21日の新幹線の列車脱線事故、その他の多くの重大事故が発生し(当然だ!)、国鉄に対する社会の信用を著しく失墜したことは誠に遺憾である。

周知のとおり、国鉄をとりまく内外の情勢(「危機」と読め!)は極めて厳しく、今や開業以来最大の難題に直面している。

安全の確保は国鉄再建の基本条件である。(見えすいたペテン!)全職員は、きびしい現実をわが身のことと受けとめて、ひとりひとりがその職分を全うし運転事故防止に全力を尽さなければならない(責任転嫁!)。

このさい慣習にとらわれることなく新しい目で見直すとともに、作業の実態を把握して、効果ある対策を樹立することが必要である。

この観点から、昭和48年度運転事故防止対策は、人命にかかる事故の絶滅を期し、次の事項に重点をおき対策を実施する。

① 取扱い誤りによる事故の防止、安全確保に対する社会的責任を全うする(乗務員に責任をとらせて厳しく、牢獄に叩き込むことか!)ことを基調とし、職場内教育及び、学園教育などにより能力、技術の向上を図るとともに保安設備の整備充実をはかる(ようするに、乗務員、労働者に技術の未熟があり、精神のタルミがあるからそれをタダスといつてはいる! トンデモない。責任のなすりつけではないか!)。

昭和48年度の千鉄経営計画が出された。まさに、合理化と増収、施設の故障を防止するため、その原因を明らかにし、適切な対策を行なう。(おきまりの文句!)、やつたためしが一度でもあるのか!

以上

#### △千鉄・48年度経営計画▽

一に合理化、二に労使正常化、三に増収、四に規律の強化!!

そして労使正常化を推進し、「安全の確保をはかる」ところでは、規律の強化をおしつけてきているのだ。

『安全の確保をはかる』項目では、

一、職員の取扱いによる事故防止

① 事故防止意欲の高揚、②職場規律の確立、③訓練の充実、④保

安設備のせいび、等々である。

しかし、この間、列挙してきた諸条件の中では、ATSはむしろ事故の材料になり、乗務員の疲労度の増化、ロボット化をおしすすめるもの以外のなものでもない。

昨年三月二十七日、われわれにとって、わすれえない、あの船橋駅事故はまさに、これまで述べてきた運転保安要因の大危機! 国鉄危機の最も直接的な典型的事例であった。その直接的原因として

①わらび変電所の停電、②ATS・B型の欠陥、③無閉そく運転の強要、④過密ダイヤ、と信号の過密化、⑤船橋駅構内の構造上の欠陥である。(詳しく述べ、津田沼支部が発行した支部機関誌の特集を参照されたい)

まさに、「異常な国鉄」の中で、様々な原因が、ほぼ同時的に惹起することは、ふしげではないのであり、全く必然の結果である。

例えば、それからほんの三ヵ月もたたないうちに起つている日暮里駅追突事故こそ、それを証明している。

運転士の高石君に責任をなすりつけるのは、まさに言語同断であり、絶対にゆるしてはならないのである。

何が、事故防止意欲の高揚だ！乗務員や非乗務員が、どれだけ、骨身を削つて奮闘しているのか！生命まで奪われているのだぞ！もって、返債してもらおうではないか。とにかく働きだと、トンデモない事を抜かすな！『労働強化粉碎！合理化粉碎！新再建十ヵ年計画粉碎－こそわれわれの回答だ。（表5参照）

奪われた仲間の命を／流された鮮血を！われわれは、怒りを

もつて、返債してもらおうではないか。とにかく働きだと、トン

デモない事を抜かすな！『労働強化粉碎！合理化粉碎！新再建

十ヵ年計画粉碎－こそわれわれの回答だ。（表5参照）

#### 四、事故の拡大再生産につながる『精神主義』――当局の事故防対策のギマンを暴露し粉碎せよ――

当局の「48年度運転事故防止対策」と千鉄の「48年度経営計画」を一読して、心底からの怒りを感じない組合員はないだらう。

まず、「列車事故は減少し、これまでの最低となった」

としている。何を基準にしてこのようなデータなど

タが出たのか知らないが、あまりにも見えたいた、『政

治的』発表である。

年間職員1人当たり営業収入額  
(国鉄監査報告書より)

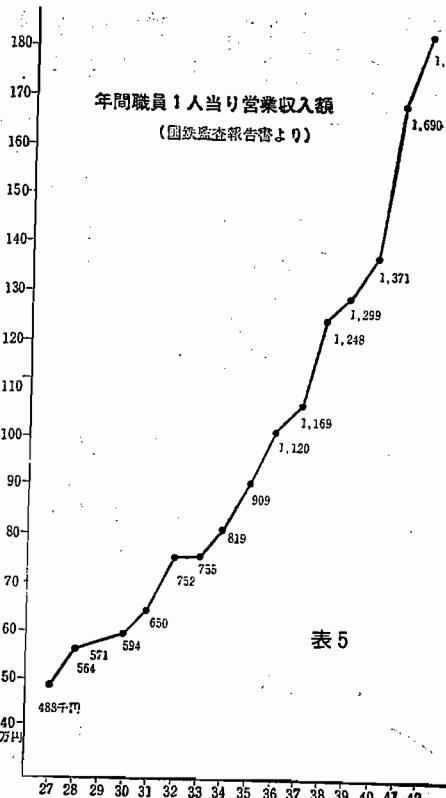


表5

千鉄は、口では「乗客のため」「国民のため」などと、きれいごとを並べたてている。  
しかし実際はどうか、特急、急行などの増発の中で、普通列車はこのようなかで、ついに、日本支配階級、政府、当局は、一切のベールをなげさせて、文字通りの強権的な支配に乗り出さざるを得なくなつてきている。

三河島、お茶の水駅事故判決、そして労働問題に関する超反動的判決などが、その一例である。

こうした状況下で、船橋駅事故裁判が、いよいよ開始しようとしている。

我が動力車千葉は、この間の反合、運転保安闘争をけん引して来たその責任と自負にかけても、高石君とともに、勝利していくなければならない。

われわれは、まず、(1)事故を必然化させている原因、根源を、トコトン爆露していくこと、(2)運転保安闘争を、再建合理化粉碎の主軸にすべく、闘つっていくこと、を明らかにしながら、同時に、(3)九月船橋闘争、等々のあらゆる闘いの前進に恐怖し、敵対し、勢力の温存、防衛のみにヤツキになり、その限りで、「闘争」をペテン的にデツチ上げていく反労働者集団の敵対と闘争破壊を絶対に粉碎していくことを確認しなければならない。

そして、三河島事故判決を教訓化し、いわゆる、「事故は合理化の結果、しかし本人が起こしてしまったのだから」という矛盾したそれゆえに反動的、屈服路線を、絶対に許してはならない。

#### 船橋事故闘争の勝利に向けて

昨年の春から九月、本部や、本部関東青年部、東京地本内的一部集団の闘争放棄と敵対を突き破り、反合、運転保安闘争の突破口を切り拓いた「船橋闘争」は、またたく間に、事故と労働災害の中で苦闘する全国の国鉄労働者を受け継がれ、二月反合・運転保安の大いなる闘いとなつて、政府、国鉄当局にせまつてゐる。

裁かれるべきは国鉄当局だ!!

一切の責任転嫁を許してはならない!!

### △国鉄の危機と矛盾の集中的表現——「船橋事故」▽

前章にて、事故を必然化させている具体的要因について、みてきた。

そして、乗務員や、国鉄労働者の「注意力」によって「事故」が未然に防がれている数々の実態をも、つかんできた。

船橋駅事故は、高石運転士の完全にも近い運転と、注意力にも関わらず、起こってしまった。

しかも、事故を必然化させた原因について様々な角度から指摘し、当局者の中にすら「高石の責任ではない」と認めざるを得ない、客観的根拠が明らかにされてさえいる……。

だが、当局、警察、権力は、どういう態度をとつてきたのか?

事故発生と同時に、高石君がケガをしながらも救急対策に全力をあげている所を、国鉄当局は公安官まで動員し、職員集会所に連行一方的事故の見解指示を押し付け、同僚、家族にすら合わせず、船橋署に渡し、逮捕させた。

マスコミまで動員し、一齊に「タルミ運転士」「不良職員」「信号を四本も見落した」など、聞くに耐えないデマ悪宣伝を開始した。

しかし、本人(高石君)は頑張った。そして、津田沼支部、乗務員分科など、精力的に闘いに起ちあがっていく。

そして、原因の徹底的追及へ全力をあげ、重大な事実をつかんでいった。

すなわち、第一に、「わらび変電所の停電事故」——それによって必然化されたATS異常作動があった。

「架線、信号の停電とか事故は無い」とされてきたわけであるが電気保守体制の合理化の中で、信じられない「停電」がおこったのである。

第二に、当局の安全確保の無視、ダイヤ確保第一主義の中での「訓練」に重大な責任がある。

超過密ダイヤを維持するためには、ATS警報が鳴っても手動にすなわち、「故障したらいかに措置をとり、遅れないようにするか」とか「運転時分の確保はいかに」、という点に重点がおかれて、「少しぐらい遅れようとも安全第一で」という当り前の事が無視抹殺されている。

ATSの異常作動、について指導は全くされていなかつたのだ。

第三に、見込み運転の強要である。

超過密ダイヤを維持するためには、ATS警報が鳴っても手動に切り替え、『感』で運転しろ、とばかりに、追突の危険性を承知で『神ズザ』を強要しているのである。

第四に、超過密ダイヤ(仮の国鉄労働者が視察に来て、「日本のダイヤはサケのかんづめより過密だ」とおどろいていたように)を守るために、信号の過密化を図り、しかも、ゼロ号信号機という絶対信号の意味を否定する信号まで設けている。

第五に、船橋駅の構内はわん曲(船型)であり、一ノ二百回先から

は、状態を観ることすら出来ない構造になつてゐる。

こうした原因が、一つ一つ結びついて、事故となつたのである。

にも関わらず、国鉄当局と千葉地検は高石運転士を逮捕し、起訴

し、一切の責任を「高石君の不注意」になすりつけている。

まさに、政府、国鉄当局は、自ら省いた危機と矛盾の深まりの中で、そこから何んとかして脱け出そうと、反人民的「再建十カ年計画」に踏み込んだ。

この過程は、第一次、第二次合理化、助士廃止反対闘争が、するどく爆発しながらも指導部の強引な中止、收拾の中で敗北していくことを基礎としながら、それらに助けられながら、最後的建て直しをかけて再建合理化に踏み切つていったのである。

したがつて、「再建計画」は、最初から、「国鉄労働者や、人民のことはかまつていられない。犠牲にしてのみ、達成できる」という精神がつらぬかれているのである。

だからこそ、船橋事故の原因と責任が、高石君にない、とわかつていながらも、「国鉄のために!」とばかりに、イケニエにし、「悪質職員」というレッテルをはり、逆に、「しめつけ」、「精神主義」を強めるために心理適正検査の実施などに利用しようとするという悪虐非道を行なつてゐるのである。

そうであるなら、われわれの態度も、明白である。

「起訴したのは検察側だし、当局と一緒に裁判をやつた方が得だ」などといふ、トンデモない、屈服路線は、論外として、一切の「情状積量」路線への歪曲を許さず、更には順法闘争の武器を自ら放棄し、「汽笛」闘争で、ゴマカスのでなしに、高石君への責任転嫁粉

碎、再建(新)十カ年計画粉碎の立場とその闘いの前進の中に裁判闘争を位置付け総力をあげていくとき、はじめて勝利もあるのだということをはつきりと確認しよう。

運転事故に対する労働者の闘いは反労働者分子が、わが船橋事故闘争に敵対していみじくも言つたように「事故問題は純粹な労働問題でない」という言葉に示されているように、この問すべて「あきらめ」「放棄」されてきた。

しかも、反労働者分子は、敵対までしてきたのだった。

我が動力車千葉は、こうした現実を独力で突破し、国労の闘から仲間の連帯をもちとりながら総武線を、ガタガタにつき崩し、反合・運転保安実力闘争の一大突破口を切り拓いたのである。

しかも、事故・起訴・免職、休職のパタンを粉碎し、高石君を奪いを通して、再建(新)十カ年計画粉碎へ、するどくせまりつつあるのである。

われわれは、この意義を踏まえ、「休職になった方が、裁判官の情状に逆わなくていい」などと、ぬかす一部指導部の誤りを徹底的に弾劾し、それを許さず、当局の高石君への休職策動を断乎粉碎していかなければならない。

反合・運転保安闘争の永続的強化をもつて、事故の根源——再建(新)十カ年計画粉碎に突き進もう!

反労働者分子の敵対と、「情状積量」路線を粉碎し、船橋事故裁

判の勝利を勝ちとろう。高石君を絶対に休職にさせるな!!

全青年部員諸君!! われわれの闘いは、日本帝国主義—國鉄との真向からの全面対決に入っている!!

四月ゼネストの全教訓をうち固め、姿勢と戦列を点検し、強化し勝利に向かって怒濤の如き前進を開始しよう!!

## 資料 三河島事故最高裁判決

〔労働者への事  
故責任転嫁の論理〕

本籍 東京都大田区小林町一三四番地  
住居 同都葛飾区金町四丁目一二番二号

国鉄職員機関士(休職)

水上 憲文 大正33年3月5日生

本籍並びに住居 東京都江戸川区篠崎町一丁目一一一番地二  
地住 居埼玉県鳩ヶ谷市桜町一丁目五番二三号  
國鉄職員電車運転士(休職)  
芳賀幸雄 昭和6年5月26日生  
美才治穎宏 昭和8年6月28日生

右水上憲文、芳賀幸雄、美才治穎宏に対する業務上過失往来妨害業務上過失致死傷、安生磯に対する業務上過失往来妨害、業務上過失致傷各被告事件について、昭和43年10月31日東京高等裁判所が言い渡した判決に対し、被告人らから上告の申立があつたので、当裁判所は、次のとおり判決する。

### 主 文

本件各上告を棄却する。

### 理由

本籍 東京都練馬区貫井町二二二番地  
住居 横浜市港北区日吉本町九八六番地  
日本住宅公団三〇の三〇二号

国鉄職員機関助士(休職)

安生 磯 昭和9年4月25日生

被告人水上憲文、同安生磯の弁護人雪入益見、同新井章、同田原俊雄、同川口巖、連名の上告趣意(昭和44年12月25日付)について所論のうち、判例違反をいう点は、所論引用の東京高等裁判所昭和29年12月18日判決は、本件と事案を異にし、適切ではなく、その余

は、憲法31条、37条違反をいう点もあるが、その実質は、すべて單なる法令違反、事実誤認、量刑不当の主張であつて、結局、所論は刑訴法四〇五条の上告理由にあたらない(なお、右弁護人ら四名連名の「上告趣意書(補充書)」(昭和47年1月11日付)は、上告趣意書提出期間後に差し出されたものであるから、判断を加えない)。被告人芳賀幸雄、同美才治穎宏の弁護人牧野内武人、同西田公一同宮原守男、同飯田孝朗、同高橋信良連名の上告趣意のうち憲法一四条違反を主張する点について。

所論椎名列車指令員が起訴されず、被告人美才治らのみが起訴、処罰されたとしても憲法一四条に違反するものではないことは、当裁判所大法廷判例(昭25年(れ)第四三五号同年10月6日判決、刑集二卷一一号一二七五頁)の趣旨により肯認しうるところであるから、所論は理由がない(なお、当裁判所昭和26年(れ)第五四四号同年9月14日第一小法廷判決、刑集五卷一〇号一九三三頁参照)。同憲法三二条違反を主張する点について。記録に徴すれば所論椎名列車指令員が起訴されず被告人美才治らのみが起訴処罰されることが所論のように法の差別的かつ不公平な適用であるとは認められないから、所論は、前提を欠き、刑訴法四〇五条の上告理由にあたらない。

同判例違反を主張する点について。

所論引用の大審院昭和12年11月16日判決、同院昭和19年5月9日判決、最高裁判所昭和32年12月6日第二小法廷決定、同裁判所同年12月17日第三小法廷決定および大阪高等裁判所昭和36年12月15日判決は、いずれも本件と事案を異にし、適切ではなく、また、和歌山地方裁判所昭和34年2月16日判決、津地方裁判所昭和38年5月15日

判決、東京地方裁判所昭和33年4月15日判決、横浜地方裁判所昭和38年3月23日判決および京都地方裁判所昭和40年5月10日判決は、いずれも地方裁判所がした判決であり、福岡高等裁判所昭和40年3月27日判決のうち所論引用の部分および同裁判所同年10月19日(所論に「21日」とあるのは誤記と認める)判決は、いずれも第一審判決の量刑不当とする理由を説示するにとどまり、他事件に適用されるべき法律判断を示したものではないから、すべて刑訴法四〇五条二号または三号にいう判例に該当せず、結局、所論は、刑訴法四〇五条の上告理由にあたらない。

同その余の主張について。

所論は単なる法令違反、事実誤認、量刑不当の所論にかんがみ、記録を調べても、刑訴法四一一条を適用すべきものと認めるることはできない。とくに量刑不当の所論について考へるに、被告人らの各注意義務、過失、結果等の犯罪の情状に徹すれば、所論を考慮に入れて、原判決の維持した第一審判決の量刑は、まことにやむをえないとところというべきである。

よつて、刑訴法四一四条、三九六条により主文のとおり判決する。

この判決は、裁判官田中二郎の意見および反対意見があるほか、裁判官全員一致の意見によるものである。

裁判官田中二郎の、上告趣意中被告人水上憲文、同安生磯、同芳賀幸雄に関する部分についての意見、被告人美才治穎宏に関する部分についての反対意見は、次のとおりである。

私は、被告人水上、同安生の弁護人ら連名の上告趣意(昭和44年12月25日付)は、刑訴法四〇五条の上告理由にあたらず、また、被

告人芳賀、同美才治の弁護人ら連名の上告趣意中憲法一四条違反を主張する点は、理由がなく、その余は、刑訴法四〇五条の上告理由にあたらないと考えるものであり、この点については、多数意見に同調する。しかし、私は、各上告趣意の所論に鑑み、調査の結果、次のように考えるものである。

本件は、いわゆる三河島事件として、世人に衝撃を与える大惨事を惹起した列車の二重衝突事故の責任者の過失責任を問うものであつて、その結果の重大性に鑑みると、本件事故を惹起するに至つた責任者が重い過失責任を問われてもやむを得ないという考え方も、いちおう、理解し得ないわけではない。また、過失犯の量刑について、過失の内容、程度、態様のみならず、それが惹起した結果の大があわせ考慮されるべきことも、一般論としては、肯認されなければならぬであろう。しかし、その反面において、過失犯の刑事责任を追究するにあたっては、それが惹起した結果の重大性に目を奪われ、当該事故の生じた客観的条件のもとにおける責任者の過失の内容、程度、態様について周到な考慮を払うことなく、当該事故のもたらした重大な結果にのみ対応する重い刑事责任を追究しようとする考え方には、にわかに賛成しがたい。いかに重大な結果をもたらした場合であっても、それが不可抗力に基づく場合には、その刑事责任を追及し得ないことを考えれば、重大な結果をもたらしたことそのことから直ちに刑事责任が追及されるべきことは、明らかであり、それが責任者の過失に基づく場合においても、その過失の内容、程度、態様に応じた刑事责任が追及されるべきことは、まさに刑事裁判の常道といふべきである。

ところで本件においては、各被告人の過失の内容、程度、態様に

とを同被告に期待することは、決して難きを強いるものではないこと等を理由として、同被告人の控訴を棄却したのである。

しかし、本件第一事故は、被告人美才治が車掌として乗務していた下り電車にとって、いわゆる「貴い事故」であり、この「貴い事故」に遭遇して同被告人がとった諸措置は、当該事故の発生しても、いちおう、理解し得ないわけではない。すなわち、原審が認定判示するところによれば、同被告人は、「下り電車最後尾の車掌室に乗務し、同電車が三河島駅を発車して、その後尾が時速六〇キロメートルで同駅岩沼方信号扱い所先の日織戸架道橋を通過した頃、突然非常制動がかかり、火花を伴う大きな爆発音を聞くと同時に身体がね上がり、更に前後二往復する程度の衝撃を受け、同被告人はパンタグラフが外れた事故による急停車と直感して、反射的に後尾前照灯に点灯し車掌室の左右の窓から各2、3回ずつ前方を眺め、

次いで右電車の先頭部に乗務中の運転士（被告人芳賀）から事故内容を聞くべく連絡用ブザーを押したが、運転士の応答がなかつたので、三河島駅の駅員に非常事故を知らせるため汽笛を三声吹鳴したうえ、更に事故内容を確認するため合図灯を手にして車掌室左側扉から下車して走行し、右下り電車第五両の前から二つ目のドア附近まで到つた」（中略）といふのである。さらに、右判示によればそこで「前方を見た際には、まだ接触事故を察知し得なかつたとしても、同被告人が再度同電車左側を前方に走行し、第三車両中間附近に到つたときには、上り線支障の状況を充分確認できた筈」であり、「更に下り電車の床下をくぐり上り線側に出て、やや前方に走行したときには、上り線支障の状況は極めて明瞭に確認できたので

ついて、果して正しい認定、評価がされたかどうか、そして、それとの相關関係において正しい刑の量定がされたといえるかどうか、その際、そのもたらした結果の重大性を無視することは許されないとしても、それに目を奪われ、結果責任的な考えに立つて刑の量定がされるということがなかつたかどうか、これらの点について、私は、若干疑問を抱かざるを得ないのである。殊に、本件の各被告人（原審で刑が確定した各被告人を含む。）が過失責任を免れないとしても、第一審判決が果たして各被告人の過失の内容、程度、態様を正しく認定、評価したうえ、それに対応した刑事责任を負わせたといえるかどうかについても、若干の疑問を抱かざるを得ないのであるが、原判決が第一審判決の一部を破棄し自判することによって、三河島駅ないし岩沼方信号扱い所の職員と列車の乗務員との間の過失責任の関係についての判断を誤り、その結果、却つて一層刑の量定に不均衡をもたらすに至つたのではないかとの感を禁じ得ないものである。

2、本件で最も疑問に感ぜられるのは、原審が、下り電車の車掌として乗務していた被告人美才治に対し禁錮一年六月の実刑に処した第一審判決を支持し、同被告人の控訴を棄却した点である。すなわち、原審は、被告人美才治には第二事故発生に対する予見可能性がない、したがつて結果回避義務がなかったこと、および、第一事故直後に同被告人がとつた措置以上のことを同被告人に期待することは不可能であることを主張した同被告人の控訴理由をすべて排斥し、被告人美才治には第二事故発生の予見可能性があったこと、第二事故を防止するため上り線に対する列車防護措置を講ずることは十分可能であったこと、したがつて、かような防護措置を講ずること



津田沼支部電車運転士

高石 正博

## 公判を前にして—私の決意

まずははじめに、昨年の三月二八日事故発生以来、皆さんの暖い支援に支えられ今日まで元気闘ってきたことを御報告し、深く感謝致します。

私はいま第一回目の公判を前に毎日を過しております。

事故当時は執拗この上ない当局と国家権力の追求にあり、家族ともども、国鉄の乗務員労働者であるがゆえになぜゆえこんなに苦しむなければならないのかと心から怒りを感じました。

警察に留置され、職場や家族とも全く不當、一方的に遮断されたまま、多くの尋問と現場検証とに追われる毎日でした。そして、その答えとして出てくるのが、決まり切つて、ことごとく運転士である「私の過失」ということであり、運転士が最終的な全責任を負うべきだ、ということでありました。

しかし、調査が進むにつれ、例え、老化現象の出ている変電所が原因の停電事故・ATSの構造欠陥とその取扱い指導上の問題・0号信号機の不合理な設置・見透しの悪い駅構内など、これらが折り

あるから」（中略）「第二事故の発生を回避するため列車防護の措置を講ずることは、時間的にも行動的にも、充分可能であった」といい、したがって、同被告人としては、さらに前方に走行する等して、上電車の停止手配を講ずるなど適切な列車防護措置を講すべきであつたのであって、それを怠った点に過失責任を免れないとしているのである。

たしかに、右の場合に、同被告人が、さらに前方に走行する等して、適切な列車防護措置を講じておれば、第二事故の発生を防止することができたであろう。

しかし、第一事故発生当時の客観的条件のもとにおける同被告人の立場に立って考えてみると、同被告人が上り列車が進行して来るに考へ及ばず、したがって、結果的には右防護措置を講じなかつたということにも如心すべき事情が汲み取れるのであってむげにその弁明を排斥し、重い刑事責任を負わせることが果して當を得たものか、どうか、そこなる疑わしいと思う。ことは、どつさの場合の判断と措置の當否の問題であつて、かりに、その判断と措置にいくらかの抜かりがあったとしても、その過失の内容、程度、態様からいつて、しかし強い道義的非難に値するものとはい不得ないと考えるからである。

(1) 第一に、本件事故に際して、被告人美才治に課せられている義務は、単一ではなく多数の義務の競合ないし衝突が認められる場合であり、しかも、これらの義務のうち、いざれの義務を優先的に選択して履践すべきかについて、とつさの判断を迫られたものであることとに注意しなければならない。そして、多数の義務のうちのある義務を選択履践した得なくなつた場合においては、かりにその選

択に誤りがあり、したがつて、過失の責を免れ得ないとても、これを強く非難することは、酷に失するものといわなければならぬ。これを本件についてみると、本件第一事故直後の客観的条件のもとにおいては、下り電車の追突の危険がなかつたとはいえず、また、衝突事故による火災の発生により桜木町事件のような大惨事を惹起するおそれが全く予想され得なかつたともいきれない。少なくとも、乗務車掌として、そういう危険を直感したとしても無理からぬものがあつてもよいであろう。本件については、不幸にして、上り電車が進行して来て第二事故を惹起し、その結果、大惨事をもたらしたのであるが、第一事故の客観的条件のもとでは、そのことだけが予想されるべき唯一の可能性であつたと断定するわけにはいかないのである。

ところで、同被告人の第一の事故直後の行動をみると同被告人は本件第一事故直後「事故による急停車と直感して、反射的に後尾前照灯に点灯し」、下り後続電車の追突防止の措置を講じ、「下り電車の運転士（被告人芳賀）に連絡すべき連絡用ブザーを押したが応答がなかつたので、「非常事故を知らせるため、汽笛を三声吹鳴し」さらに電車からおりて、前方に走行し、事故状況を確かめ、乗客の安全を図るために電車のドアを開くなど種々の措置を講じているのである。同被告人がさらに進んで前方に走行するなどして上り電車に対する適切な防護措置を講すべきであったにもかかわらず、それをしなかつたことに義務の違背があるといい得るにしても、このような多數の義務の競合ないし衝突の認められる場合においては、その義務の違背を強く追及することは、妥当といい得ないであろう。そして次に述べる事情は、この点を考えるうえでもあわせて考慮さ

とりわけ、昨年九月の總武線をマヒ状態に叩きこんだ不当起訴抗議闘争の中で見た千葉地本全体の闘う力だと思います。起訴後も私を一方的に休職にさせられない状況へと当局を追いこみ、更に闘いは当局の運転保安監視に対する全面的な闘いへとつき進む決定的な力を与えたものだと考えています。

この現場での運転保安闘争と固く結合して、私は「公判」闘争を職場の力で、皆さんと共に勝利するまで闘つていきます。そしてこの闘いを通じて、第二第三の船橋事故、労働者への責任転嫁攻撃を出させない闘いとしてがんばつていきたいと思います。そして本当の運転保安と当局の不合理な政策に対し最後の勝利まで闘いぬく事が私に課せられた最大の任務だと思います。

そして最後に、過日、不担当にも最高裁において、「三河島事故」水上氏、安生氏、および芳賀氏、美才治氏に対して実刑判決という私達にとつて決して認めることが出来ない攻撃をかけてきた事に、心からの怒りをこめて抗議したいと思います。私が單に同じ「被告」という立場を押しつけられている身であるということだけでなく、労働者として、同じ国鉄という職場で闘っている者として、この最高裁の反動的判決は絶対に許せないものです。この最高裁・当局・支配者の露骨な挑戦に対し、きたる私の「公判」を完全勝利させ、労働者の立場を断乎づらぬき、最後まで闘いぬいていく決意です。

千葉地本千三百名の皆さんと、全国の闘う国鉄の仲間の皆さんに「公判」闘争の更なる御支援を心より訴え、また更なる運転保安闘争の大爆発の実現を訴え、私の決意に見えさせていただきます。共に最後の最後までガンバリましょ。

重なつてあの「船橋事故」の眞の原因をつくり出していることが明らかになつきました。いや、單に、三月二八日の「船橋」に限らず、そして何も高石という運転士に限らず、国鉄の全線区全運転士仲間が、毎日毎日「事故を背負つて」運行しているという事が誰の目にもはつきりとさせられてきたという事でもあつたと思います。そして、このようない明白な諸事実と、とりわけ事故後直ちに立ち上り運転安保確立、運転士への事故責任転嫁反対の「ATS闘争」を闘つた千葉地本千三百仲間の実力反撃の前に、当局・権力一体となつた起訴、休職攻撃は粉碎されていった事は、極めて大きな意味を持つていたと思います。

ますます激増する国鉄事故の前に、私達乗務員労働者の怒りはもう頂点に達しようとしています。そして運転保安をめぐる闘いは実力闘争の方向へ、全国化の方向へと着実に発展し始めた、と私はこの一年間を振り返えつて強く感じる次第です。だからこそ、それにおびえた権力、当局は、事故後半年近くもたつてから突然デッチ上げの「起訴」をかけてきたのです。「業務上過失傷害」というデッヂ上げで。

私は絶対にこのような不当な「起訴」を認める事はできません。事故の眞の原因是「国鉄再建十カ年計画」にもとづく合理化攻撃にあることは今や明らかであり、全国人民の前に裁かれなければならぬのはまさに国鉄当局そのものです。総裁磯崎と再建十カ年計画そのものこそが裁かれなければなりません。私は、多くの仲間と共に、近く開始される「公判」を、そのための積極的な闘いの場として闘いぬいていく覚悟です。私は、今回の事故と、権力、当局のやリ口等を通じて闘いながら多くの事を学びました。

れなければならない。

(2) 第二に同被告人としては、第一事故直後の客観的条件のもとで信頼して、第二事故の発生を予想しなかつたとしても、無理からぬものがあったといえるだろう。すなわち、第一事故現場は、三河島の構内と構外との接する場所であり、同駅岩沼方信号扱所も間近であること、同被告人としては「非常事故を知らせるため、汽笛を三声吹鳴し」していることと、右下り電車の前部には運転士（被告人芳賀）がおり（もともと芳賀は、連絡用ブザーに対し応答がなかったが）下り貨物列車の機関士（被告人水上）のいることも察知得る事情にあったこと、下り電車が上り線を支障していたため電流が短絡して上り線信号機が停止信号を示していたものと信じていたことなどの事情をあわせみると、そのさい、同被告人が自らさりに前方に走行するなどして、上り電車の停止手配などをしなければならないことに考え及ばなかつたとしても、深くこれをとがめることはできないのでは、ないかと考える。もっとも同被告人は検察官に対する供述調書において「私は電車が上り線を支障しているので上り電車に対する信号が変り、電車進行して来ないという考え方方がどこかにありました。深くつきつめて考えたわけではなく、漠然と線路を支障しているので上り線が来ないだらうと簡単に思い込んでしまつたのです」と述べ、また、「列車防護の必要性については、充分心得ております。運転士がブザー合図に応答せず、その安否が確認できなかつたのですから、車掌である私が直ちに上り線の進行を阻止するため前方の防護に当るべきでした」と述べて、自己の責任を回避することなく、むしろこれを肯定するような供述さえして

いる。しかし、大惨事を惹起した事故について道義的責任を痛切に感じている被告人が、取調べを受けた際、冷静に、若し自分が上り電車の停止手配をしていさえすればこの大惨事をさけ得たはずであったことを反省し、述懐しているにすぎない。ともみ得るのであって、このことから直ちに、原審のいうように「運転士の安否が確認にんできなかつた本件の如き場合は、車掌みずから前方護防を行なうべきこと、このばあいは列車防護が乗客の救助や誘導より優先することなどにつき、同被告人自身においてこれを熟知していたことが認められる」と断定することが妥当であるかどうかは疑わしく、また同被告人に本件第二事故を防止止めるため、さきに述べたような注意義務の遵守を期待することは、決して難きを強いるものでないと判断しているのも、にわかに賛成しがたいところである。

(3) 第三に、本件の第二事故を惹起した上り電車の停止手配などの列車防護の義務を負うべき者が、重複して存在する場合に、それらの義務者相互間の関係をどう考えるべきかの点についても、問題がないわけではない。被告人美才治が、下り電車の車掌として、法制上、下り電車の追突をさけるための適切な措置を講すべき義務を負うのみでなく、上り電車に対する防護措置を講すべき義務を負っていることそのことは否定できないであろう。しかし、本件の具体的客観的条件のもとでは、同被告人は、さきに述べたように右の義務と競合ないし衝突する幾つかの義務を負い、しかもとっさにその選択を迫られていた状況にあつたのに對し下り貨物列車の機関士水上および下り電車の運転士芳賀にしても、三河島駅および岩沼方面信号扱所の各職員にしても、同じく上り電車の停止手配などの列車防護措置を講ずるべき義務を負い、かつ、より容易にこれを講ずる

#### 立場にあつたものとみとめられるのである。

このようないく具体的な状況のもとにおいて、法の建前であるからといって画一的にこれを同被告人にあてはめ、その過失を追究することは問題であり、かりに、同被告人も過失の責を免れないとしても、原審が同被告人の過失の内容、程度、態様について深く考慮することなく同被告人の控訴を棄却したのは、結果の重大性に目を奪われその判断を誤つたものとのそしりを免れがたいと思うのである。

(3) 前叙のように原判決は、被告人水上、同安生および、同芳賀に対する事実認定ないし量刑についても若干当否うたがわしいものがあるが、これらの三名については原判決を破棄しなければ著しく正も義に反するところではないがたく原判決を支持し上告を棄却すべきのとする多数意見があえて反対しない。

しかし、被告人美才治に関する誤り、その結果、刑の量定を誤つたものであり、原判決には審理不尽、事実誤認、法令違反ないし、量刑不当があり、これを破棄しなければ著しく正義に反するものと考へる。したがつて被告人の上告を棄却すべきものとする多数意見には賛成することができない。

裁判官下村三郎は、退官のため評議に關与しない。

検察官横井大三、同前野定次郎公判出席

昭和48年4月17日

最高裁第三小法廷

裁判長、裁判官、天野武一

〃 関根小郷

坂本吉勝

(以上)

#### 【編集後記】

遅れに遅れた本誌を、ようやく今日職場の仲間たちの手に届けられたことになりました。おりから今春闘への報復大量処分・国鉄労働運動の背骨を叩き折らんとする予防反革命的処分攻撃との正面切った激闘の真只中にわれわれはつき進んでいます。

わが千葉地本青年部は、这一年有余、ありとあらゆる卑劣なテロ・官僚統制・組織破壊策動と闘いぬきつつ、そのたびに成長し、今年四月ゼネストを一丸となつて貫徹する力を勝ちとつてきました。この激動する時代の荒波は、組合員一人一人の生き方・思想性までをも、厳しく問うるものとしてつき出されてくるでしよう。

この力を職場にうち固め、更に激化する情勢に正面からたちむかいい今後とも闘う千葉地本の軸足を担いぬく決意をこめて、本誌を徹底的に活用されることを期待します。

#### 動 輪 別冊

国鉄動力車労働組合・千葉地本青年部機関誌

一九七三年九月十五日発行

□千葉県千葉市要町七八 機関車会館内

国鉄動力車労働組合千葉地本青年部

(公)〇四七二(二二)七二〇七  
(鉄)〇五六・一二五八一九