

<津田沼支部機関誌 創刊号>

# 労働者への事故責任転嫁粉碎！

<特集>

船橋事故一周年  
動力車津田沼支部の廻り

国鉄動力車労働組合・千葉地本  
津田沼支部・教宣部発行



たび重なる事故・運転士へのしめつけ  
強化に抗し、職場の仲間は立ち上がった。

(上) 七三年三月運転保安闘争・職場決

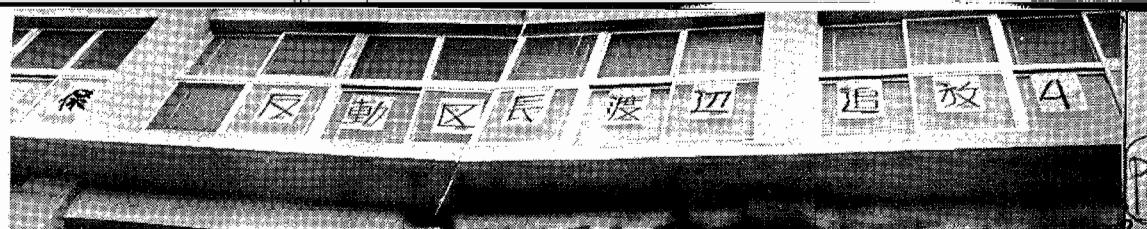
起集会

(中・左右) 言車に、庁舎に斗いの張は  
くこめビラ貼り。

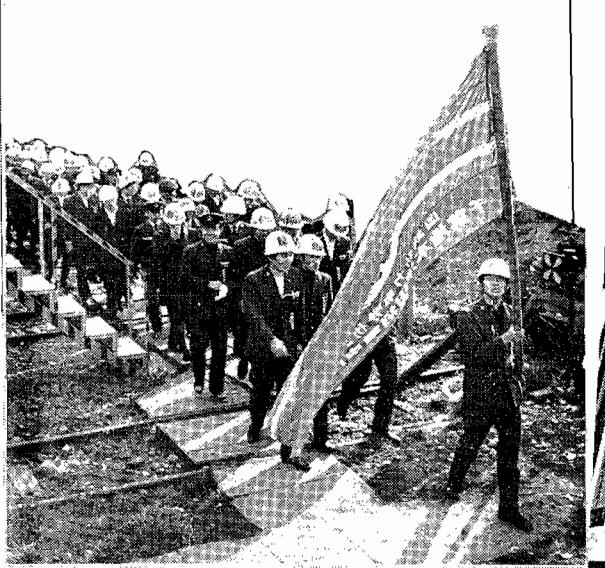
(下・右) 三・一七スト当日、庁舎前。



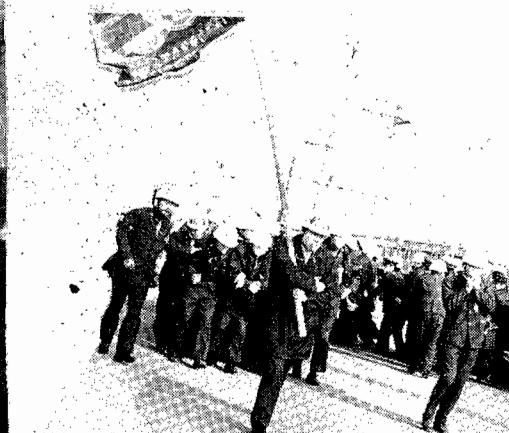
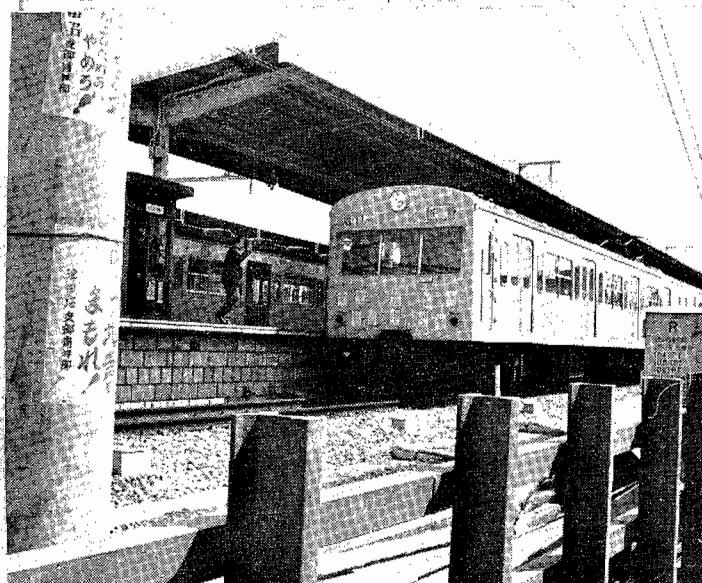
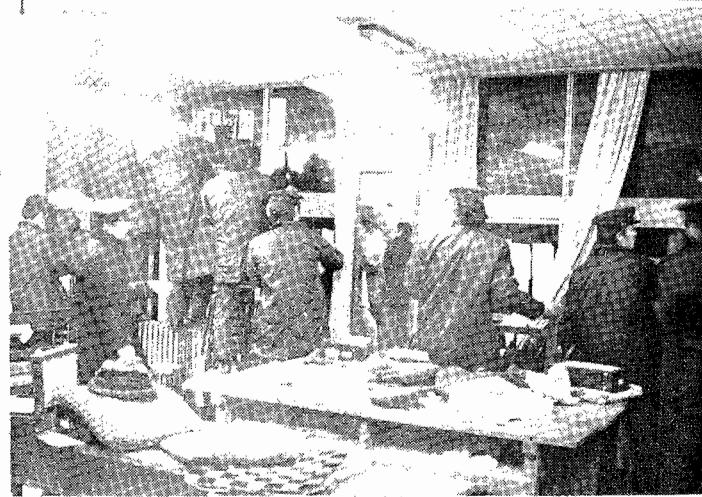
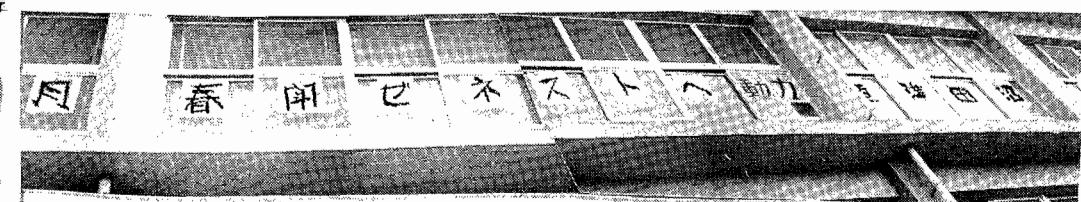
(下・左) 反動区長、助役糾弾！



(上) 庁舎3階の窓は、われわれ闘う者の大掲示板。  
「運転保安確保・反動区長渡辺追放・4月春闘  
ゼネストへ・動力車津田沼」の戦闘宣言。



(左) 3. エクストを勝ちぬき、勝利団結の職場訪問と「団結ガンバロー!!」



順法の期間中、庁舎といふ庁舎を  
わがビラ貼り隊が襲い、広い構内を  
デモ隊がねり歩く。(73.3.5~17)

# 労働者の事故責任取扱い研究

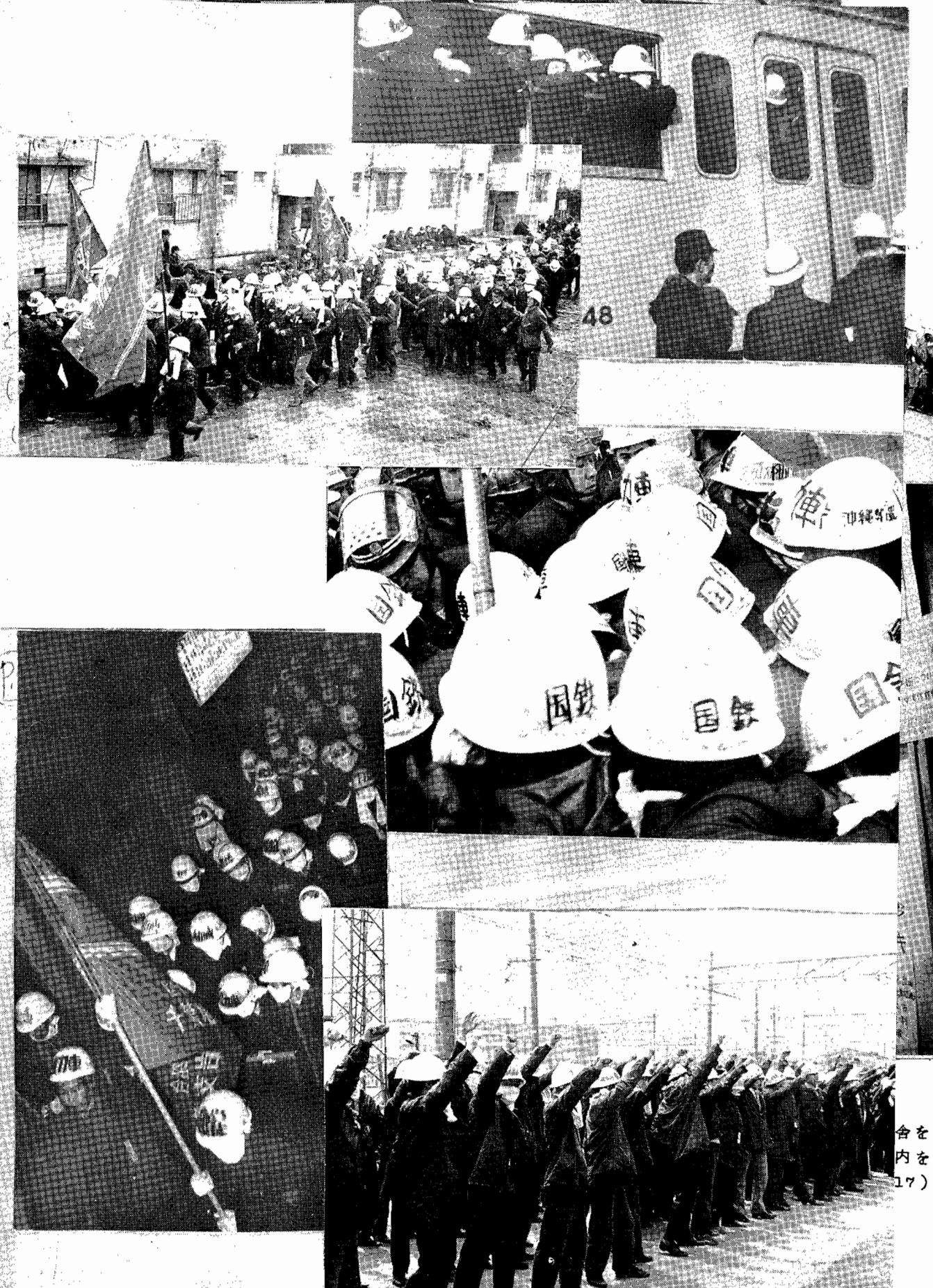
'73 4月

国鉄動力車労働組合・千葉地本  
津田沼支部機関誌・創刊号

## 特集：船橋事故一周年 ☆ 動力車津田沼支部の闇い

一七二九年高石順法鬭争を闘ひぬいて

目次



創刊にあたつて

労働者への事故責任転嫁粉碎・運転保安実力確立!

## 動力車労働運動の新地平めざし、更に力強く前進しよう!

国鉄動力車労働組合千葉地本津田沼支部 執行委員長 吉岡正明

三月一八日がふたたび訪ずれようとしている。三月二八日、この日は、津田沼支部全組合員にとっては、当局・権力に対し怒りをもって決起し新たな組織的前進を期した記念すべき日であった。この一年間にわたる斗いは、高石君の一切をかけて斗い抜く決意を自からものとしつつ高石君を守り、明日のわれとわが身を守る為の斗いの連続であった。船橋事故発生後、国鉄当局とブルジョアマスコミが一斉に事故責任を高石君に転嫁し、「信号機三本を見落した悪質運転士」「タルミ運転士」等々の悪宣伝をし、それと歩調を合せた国鉄当局・警察は事故責任の運転士個人へのなすりつけに協力したのである。だがその後、次々に暴露された事態は「船橋事故」の原因が直接的に運転士の単ミスではなくあくまで国鉄当局、国鉄経営のあり方そのものにあることが明白に立証された。

云うまでもなく「船橋事故」の直接原因は、第一に追突に先行して起つた停電事故である。停電を起した蕨変電所の高压線は、何んと昭和七年に設置されて以来四〇年間にわたり放棄され、一度もはりかえもされず、加えて電気保守体制合理化によつて実際的な点検は行われていなかつたのである。

第二にATS-B型の欠陥と停電時におけるATSの取扱いの教育が全く行われていなかつたことであり、そもそも運転局長以下エリート幹部達も知らなかつたのである。

第四に過密ダイヤと、それを保障するものとしての信号の過密化、○号信号機の設置である。

第五に船橋駅構内の構造上の欠陥である。以上が「船橋事故」の直接原因であり一切の責任はあけて国鉄当局の責任であるのは誰が見ても明らかである。

だからこそ、半年をへた昨年九月二〇日、驚くべきことに「高石運転士は四本の信号機を冒進した」という大デツチ上げをもつて国鉄当局と権力が一体となつて「業務上過失傷害」「過失往来妨害罪」なる起訴をしてきたのである。

二月二一日新幹線事故を見よ!「世界一速く世界一安全」と言われた新幹線がATC故障によつて脱線したことを「いわば国鉄再建を支えるはずの「ビルド部門」での激發する事故を」「船橋事故」の真の原因こそが今日の国鉄危機の象徴的表現であり、国鉄再建十ヶ年計画の最大の矛盾の露呈であり起るべくし起つた事故である。それゆえに国鉄当局は「船橋事故」の真の原因をあ

三月運転保安闘争の勝利にふまえ、四月ゼネストに奮進せよ  
一切の反動攻勢・日和見主義的屈服をはねのけ、

実力・順法ストを、断々乎として貫徹せよ！

ついに我が動力車津田沼支部の真価と威力をトコトン發揮しめく時が来た！

わが戦闘的津田沼支部を先頭として、昨年九月の船橋斗争の一大地平にたつて闘かれた第一波（三・五・三・一〇）第二波（三・二・一・七）順法斗争は電撃的勢いで全国の闘う仲間に波及し、文字通り闘争「第一歩」にして日本帝国主義、田中一磯崎を

ちぢみあがらせ、73春期ゼネストへの一大突破口を切りひらいた

わが動力車千葉地本が昨年九月、本部や本部・関東青年部内反

労働者分子の敵対と闘争放棄に屈せず独自で断平切りひらい運転保安確立・再建十ヶ年計画粉碎への闘いは全国の闘う仲間に受け継がれダラ幹や反革命分子の屈服と裏切りを突破し、全国鉄道網の完全マヒに向つてするどく突んでいった。

この四月ゼネストへの「助走」としての三月の爆発は、日本帝国主義・国鉄の体制的危機を満天下にさらし、我々にとつて切実な運転保安といふ問題をトコトン追及するならたちまちにして、日帝一国鉄の存立基盤そのものとの激突を生み出すことを鮮明にし、運転保安確立の前進は再建十ヶ年計画との対決・粉碎を通じて、おしすすめられていくことをさし示したのである。

更に国鉄は、運輸通信部門の中心として位置しているし、日本帝国主義、独占の「動脈」を占めているがゆえに、その機能の混

あらゆる闘争圧殺、反革命制動に対し、斗いの貫徹をもつてそれを紛碎し、大膽に前進することを宣言しようではないか。

われわれは「上尾」の爆発を、日本帝国主義田中一磯崎体制がどうしようもない危機にたち到り、そこから何んとかして脱出し延命せんがためヤツキになつてアジア侵略と侵略体制づくりに血道をあげ、一切の犠牲を労働者、民衆におしつけてきていることに対する乗客・労働者の心底からの怒りの挑戦として受けとめ、労働者、民衆との眞の連帯、決起を大膽におしすすめなければならぬ。

すなわち、われわれの飛躍をかけて無期限順法斗争、長期大ストライキをトコトン闘いぬいていくこと、その事である。

今やわれわれの進むべき方向は鮮明である。『上尾』を口実とする諸反動攻撃と闘争破壊中につて、屈服とダウンは、労働者、民衆の武装解除を自ら行なうものであり、敵の攻撃をより強化させる道でしかないのだ。ダラ幹の屈服を粉碎し、前進しよう。又、武藏野線大合理化への屈服、加担と民衆・労働者への敵対へ彼らは、自らの斗争放棄と裏切りをぬりかくすために、「上尾」の事態に対して、なんと「モップ化した大衆の反動的狂乱」という、極めて誤った反動的な理由づけをしている！！を大々的に深め、戦闘的国鉄労働者を末殺せんがための白色テロ・リンチを加え、生き延びようとする反革命分子の一切の策動を粉碎し、政治・経済ゼネストを何んとしても勝ちとり、国鉄労働者の一大展望を切りひらいていくことである。わが津田沼支部はその最先頭で闘いぬくだろう。

三月闘争の爆発を引き継ぎ、侵略と超反動と生活破壊に対する

津田沼・支部執行委員会

乱や停止は直接的に日本支配階級の支配と政治、経済、軍事、社会的大打撃となるのであり、日帝・田中体制との真向からの対決を不可避としているし、現に、我々の三月闘争は、ほんの「第一歩」であれ日帝・田中をも確實においつめていることをはつきりと確認できる。

今こそ反合、運転保安闘争を再建十ヶ年計画粉碎への水路としてトコトン闘いぬき、日帝・田中一磯崎体制打仆に怒濤のように突き進もう。

四月政治・経済ゼネストの貫徹こそ一切を決する決戦である。わが津田沼支部はこの歴史的任務に答えるだろう。

わが津田沼を先頭とする動力車の「火柱」は苦闘する日本労働者に点火され73春期ゼネストの大爆発に向かつてズッシリと歩み出している。

一方、『上尾』の爆発で顔面ソウ白となりヤツキになつて反動を強めようとしている日本帝国主義・国鉄当局や、完全にちぢみあがり恐怖におののき裏切りと闘う者への敵対を大々的に開始した反革命分子とダラ幹どもが一斉に闘争圧殺と制動を強めてきている。だが、この間の斗いをあらゆる困難の中で斗ってきた我が津田沼支部の怒りと決意は固い！！

全労働者の総反撃を！

○物価上昇・生活破壊への怒りを総結集し、実力で大巾賃上げ勝ちとろう。

○反合、運転保安確立、新再建十ヶ年計画粉碎・乗務員への事故責任転嫁粉碎・高石君防衛！

○スト権実力奪還！  
○ペトナム・アジアへの日米共同侵略反対！

○横須賀・立川・相模原をはじめとする反戦、反基地闘争を闘いぬこう。三里塚空港建設阻止・ジェット燃料輸送阻止！

○沖繩奪還、5・15体制粉碎！  
○入管法、入管体制粉碎！  
○狹山差別裁判徹底糾弾！

○日帝一寺尾新体制と対決し石川一雄氏を奪還しよう！  
○『狭支連』で結集し闘おう！

○本部・関東青年部内一部反労働者分子の千葉地本、地青破壊策動粉碎！地青六名へのテラーメな「統制処分」撤回！  
○全労働者階級の先頭に立ち、四月ゼネスト実力貫徹・春闘勝利からとれ！

全ての津田沼支部の同志諸君！  
今こそ闘う動力車千葉の最前線部隊へ！

(一九七三年三月)

四二八反戦反星田・中越大闘争と固く結合し、  
四二九ゼネスト・國鉄無期限強力順法長期スト勝ちとれ！







高石君、デッキ上げ起訴彈劾！ 再達10ヶ月の画  
粉碎！

# 千葉地方本部（青年部）の底力 当局・権力を搖がす！

III.

# 動車輪

No. 21 1972. 10. 11

渋谷誠 鎌倉勇夫

## 総武線は俺たちの手の内にある！

千葉鉄・県警や根  
底から搖がる！

今野田長・日本  
一泣きを入れる！

連体二二〇〇回本かうかー

連体初回〇四〇五二三〇へ

二二二

(後)

組織の中核として聞いの先頭へ

（前）

二二二

（後）



せんじや

七号  
973.  
3.6

國立動力車千葉の最前線部隊

卷之三

夷に怒りをもやし、  
体制をうち固め、

明治六〇日 地本総結集会

津田沼駅乗車券内のみの集計は、  
緩行線運休本数 七二本、  
快速線 三〇本(千葉管内三九本)  
(下ねへ休へ)

運動保安才一波順法斗争貫徹!  
全支部員は、以下の要領により、徹底した斗争を負荷されたい。  
年賀賀電一才子書—3月5日～10日(休業) 2割超過  
新規  
1. C率—50%以下  
2. D率—55%  
3. 上-下不動標準基準  
上-下不動水準 } -25%以下  
4. その他、英通  
(1) 入会促進度—10%以下  
(2) 計画達成—全20%以上  
(3) ATS—目標を5%超え  
(4) 「運営報告」—「運営報告」  
(5) 「運営報告」—「運営報告」  
(6) 来場者トチラルが必ず登録  
得た場合は、会員として  
以降の運営が不可能となる旨  
に申告して、班長に行なって  
向を放置してはいけない。当面の危機感  
心効かせぬれば出力  
手筋を取らねばならぬタ  
・

『新之助』二二二再び四三、二八一を與えて

高石正博

船橋事故からもう一年を迎えるとしているいま、私はあらためてこの事故の重大さがわかりはじめました。私はいまだに解決出来ない安全対策に怒りをもつづけています。今日いますぐにでも事故が起きても仕方がない中で毎日運転している私の仲間達、当局の言う安全対策とはいつたいなんなのか。安全確保の為の場内信号機の絶対性を無視した〇号信号機の設置安全より輸送主体のダイヤ、よりいつそ多くと言う過密ダイヤATSは絶対であるといい、一乗務を進め事故が起ければその取扱いに誤まちがあるのでと言い、私の事故の場合にも、起訴状の

中に「A・T・Sの故障と妄断して」とある、A・T・Sにかぎらず我々の乗務しているかぎり故障はつきものである、その故障の有無は運転士である我々に責任があり、「妄断」などといふ言葉でおしつけられてしまふ、我々はいつたいこの怒りをだれにぶつけはいいのだ。私達の怒りは、私のこの事故をきっかけにもつとより安全な対策を当局に叫ぼうではありますんか。そしてより安全な職場をつくつて再びこのような事故を繰りかえさないよう皆さんの力を借り、これから裁判と当局との戦いを貫いていく事を誓います。

『裁かれるべきは国鉄当局だ！』

支部執行委員  
綿  
織  
芳  
惟

九月二十日、国鉄当局。検察権力は、一体となつて不当にも、我が支部組合員「高石君」に対し、デッチ上げ起訴攻撃をかけて来た。いうまでもなく十四日と二十日にわたる一週間は、今春闘

に対する、当局の報復攻撃に対し「不当処分粉碎」全国統一抗議行動の大爆発により、国鉄当局のみならず、政府支配者階級をも恐怖のどん底にまで、落しこんだ矢先、起訴という攻撃は、まさ

に我が「動労千葉」に対する一大挑戦であると言える。だとするなら我々はこの挑戦に対し、満腔の怒りと、堅い団結の「力」で闘い抜く決意を胸に抱かなければいけなかった。検察権力の起訴事実を見れば一目瞭然である。

「高石運転士は、津田沼発三鷹行き第七七二〇電車を運転し、船橋駅構内信号機（〇号）より一九五メートル前の第2閉そく信号機附近で、A・T・Sが鳴動し確認扱いした後、手前（第二閉そく）で一旦停止したが、その時、同信号機及び、第一閉。場内構内（〇号信）が停電の為停止現示であるのにもかかわらず見落し、先行の第六一三〇に追突させた。よつて「業務上過失往来妨害」及び「業務上過失傷害」による。

なんとふざけた事実内容である。そもそも事故責任は、一切国鉄当局の合理化の矛盾から、起るべくして起つたではないか！

第一に信号停電時、A・T・Sが鳴動後確認扱いをして、鳴り止まないという事を、私をふくめ総ての乗務員は知らなかつた。（現に本社運転局長さえも知らなかつた。）し、そういう訓練についても受けていない。事故後急拠当区（津田沼）運転指導が「信号停電時に於けるA・T・Sの取扱い」という、ザラ刷りパンフを、全乗務員に配布した事は、あたかも、以前に教えましたという、カモフラージュで当局に責任はないですという印象を、植え付けさせる為の作戦であつた。しかし、総ての乗務員諸君は、自己の良心と明日は我が身、という基本的立場から、これら当局の卑劣を断固として追及した。

第二に、当局の合理化策により、当日、埼玉県の藤沢電所（総武線も送電を受けている）に働く職員は、再建十ヶ年計画の厳しい合理化の嵐の中で、要員欠が日常茶飯事化されていると聞く。当

聞かせ以前に増して闘う勇気と氣魄が増々この言葉の中から、当局に対する憤激が満ちあふれた。

二十二日、地本支部代表者会議が地本にて開催された。地本青年部も同日全支部青年部長会議を召集し、具体的な行動、方針を決定した。（すでに、第十三回地青定期委員会で「デッチ上げ起訴」に対しては、断固反撃する事が確認されている）各支部青年部部長、更には多くの傍聴部員の顔は気合が入っているのが感じられる。津田沼支部青年部長から、この間数多くの激励と支援に対し感謝の意と、事故に対する当局の「乗務員のたるみ」「過失」として、ことごとく責任転嫁を終始乗務員いなし、労働者総てに背負わせ、しかもA・T・Sなど近代設備の導入と合理化のおかげで事故は減少しているなどと、うそぶく当局に対し、「高石君」を先頭に津田沼支部青は支部と一体となり恒常に、しかも徹底的に闘う決意を表明した。他方支部代に於いては、二十二回地本大会で決議されているにもかかわらず、論議は、以前として本部のあいまいな態度、見解について集中させていた。本部の見解は厚顔しく、組合運動外である。「起訴に対する抗議で順法闘争をやつた例はない」「他地本（関東六地本東京、新幹線、水戸、新潟。高崎、宇都宮）は良い返答がない……従つて千葉はどうしてもやるなら、千葉に乗り入れる（水戸機区。田端機区。中野電区）列車についてだけは順法に入れてよい」などとい、極めて消極的見解、方針でお茶を濁し続けた。しかし私達はこういった。

本部・関東地評のあいまい性と、妨害を断固厳しく追及、批判し実践の上で、船橋事故こそ、現在国鉄の置かれている危機が象徴しているものと、明確に受け止めながら今次の「デッチ上げ起訴」抗議闘争の意義は何んなのか！まさに、国鉄当局の合理化

局は必ず事故発生後に限つて「安全点検」なるものを計画し、全民衆に対し詫びのボーズを取るが、国鉄労働者を底辺とした全民族は、もはや騙されはしないし、怒りの刃を鋭く当局に突きつけなければならないであろう。

第三に〇号信号機と過密ダイヤの撤去と解削を躊躇いとらねばならない、過密化の為に〇信を設置し、今迄の一閉そく区间一列車主義を、これらの処置により、一本と三本の列車を無理に走らせ、更に列車の高速化に対しての立地条件（踏切等）を考慮せず、たゞ多くを走らせるという「もうけ主義」のしわ寄せの中で、事故が起きたと、そのすべてが過失責任として処理、おいかぶされている現在の実態を、なんとしても打破する道を開いていく必要が今、我々に課せられている重要な責務であろう。

こういった地点の中から事故が発生した事を明確にあはき出し、文字通り不眠不休の中から支部組合員は闘いに決起した。

二十一日支部執行委員会を開き今後の闘う方針を決定し、今デッチ上げ起訴の欺満性を赤裸々に掲り起し、支部組合員は勿論、地本全支部更に國労を包め県下総ての労働者、組合に対しこの不当性を暴露すると同時に連帯を仰いだ。特に國労の仲間に對しては、お互い共通した問題を抱えていたが、ややもすると労働のみの闘いとして表現されてきた事も過去幾多かあつたのであるが、しかし今度は、我々が分会組合員一人一人に熱心に協力を呼びかけていた結果、逆に何故もつと早くこの様な事故が予想されていたにかかわらず、組合上部は何をしている！ 動労、國労ではなく労働者としての立場から、当局、支配者階級の陰謀には断固として闘うのは当然だ！ とお叱りを受け私は恐縮したが、これが労働者として当然かも知れないと私自身内心で、私自身にそうならない。

そういった野望が当局、権力にあるからこそ我々は、卑に「高石君」が起訴されたというそれ自体絶対に許すことのできないデーターメナやり方への徹底糾弾を通じて、更には、それにとどまるところなく我々自身と全国鉄労働者総体の問題として受け止めたが故に、総ての組合員の闘いとして決起したのである。

闘いは二十五日〇時から突入した。すでに支部組合員はもとより国労分会運転班にいたるまで総て強力なオルクを受けて、今や万全な体制下である。総武緩行線下りお茶ノ水発初電は、我が支部組合員の「〇君」である。昨夜彼は「初電か、乗客も少ないのでややくいなあ」などと冗談に花を咲かせていたが、いざ突入してみると出発第一番隊の名に恥じない立派な「戦果」をおみやげになんと実に十五分遅れ千葉駅に到着したとの意気揚々の第一報。それだけでなく、快速成田発東京行初電の組合員も相当頑張つてい

るとの連絡も続々入って来た。すでに電車区出区線上には青年部員がマイクやプラカードを持って、「出区  $10 \text{ km}$  以下」と、乗務員に対し協力の激励行動展開中の声が、私たちのいる片倉にまで聞える。私も急拠出区線の所に飛んで行き、遅れの報告をつげたところ「ヤッターなあ！」という喚起の声を上げて喜んでくれた。快速、特急、急行電車の横腹に「デッチ上げ起訴粉碎」「日帝打倒」「国鉄解体」動労千バという、白ベンキによる太文字が、朝日をあげて光って走っているのが見える。どの電車電車にも、なんと素晴らしい光景であろう。時間も朝のラッシュ時にさしかかつたが、平常の本数より相当少ないというのが実感でわかる。出区線上にいる私達に、通過する電車の乗務員から、頑張るぞ！ という合団の手が私達に向かって上げられる。それに答え私達は○○分遅れをだした。当局の助役どもは手がつけられないと見えて、ただうろうろしている。「そうしているうちに、私も出勤時間となつたので、急いで庁舎に帰つた。私の今日の仕業は第三〇七仕業快速線担当東京三往復千葉一往復である。当直助役から点呼を受けた。普通闘争時には、当直助役口喧しい指示があるのが今日に限つて一言もない。ホーム運転士詰所に行くと、運転士仲間がさかんに闘いの論評をしている。私もその中に加わつて話しているうちに、乗務時間となつたのでホームに待機していた所、千鉄なる白腕章を付けた二人と、電車区小林助役が私の所に来て添乗させて下さいと頭をさげて願うので、私は、「添乗乗車証を見せろ！」と逆に喝した所、白腕章の庄司指導係長が「私は運転して追へこまれた姿が、ありありと浮ぶ。

第二日目。昨日の闘いは未曾有の大爆発の炎となつて轟進した。支部はこの炎を、更に更に発展。永続化に向け、「津田沼駅及び千葉駅進入総ての列車を  $10 \text{ km}$  以下の速度に落せ。」という戦術強化を発した。当局はこの強化に驚く一方、弾圧策として、今日は、勵労組合員が乗務する仕業に対し、三人一組となつて添乗して来た。しかし我々の闘いは鮮明である。

添乗者が文句を言うなら、我々はそのおかえしとして、指令以上に遅れを出す事と指令している。この指令を組合員總体が徹底し遂に総武線は終日無ダイヤ状態となり、運休百五一本管内全列車が遅れ出し、千鉄当局のありとあらゆる闘争破壊策動を完璧に粉砕した。

特に、夕方十八時頃は、その頂点となつた。支部組合員、及び新小岩。幕張支部からの支援動員の諒君と、津田沼駅ホームで激励行動を貫徹していた時、なんと下り電車が、十八時から一本も入つてこない、駅の放送は、さかんに「乗客の皆様、只今京成電車に振りかえ輸送をしておりますので御利用下さい……。」とくり返しきり返し放送している。十八時四十分頃、やつと電車が入つて来た、運転士を見ると我が組合員の「N君」である。私達の方を見て手を上げて合団している。私も大声で「頑張れ」と激励を送

転部長の命令により添乗を依頼されて来た。乗車証はこの通りです。」とさし出したのでやむを得ず許した。運転途中、私が横の三人を見ると、何やら手帳にメモしたり、ストップウォッチで区間時間分を計つてゐるのが見える。そのうち、突然係長が私に「普段より速度が遅いのでもう少し速度を上げて下さい。」といふので私は「何を言つてゐる。運転中の事は乗務員自身が一番良く知つてゐる。従つて貴方のさしつけを受けない、文句を言うなら今すぐここで降りてくれ」と逆に脅かした所、それ以来、両方一言も言葉を交わすことなく十九分遅れ東京駅着。運転室を変え、下り方に入ると又、三人が入室して来たので、いつまで俺の跡を追つてゐるのかと聞くと、今日一日ですと、いと簡単に言うので、負けずに入ることに向つて皮肉を浴せてやつた。第一日目は支部役員に対し、万事この様子であったと後で聞いた。勤務終了後、十七時三〇分からの「局前抗議集会」にその足でかけつけた。すでに各支部から結集した組合員、その数およそ、四〇〇名が白ヘル部隊を先頭に、整列している。十八時、全体集会が開催され、各支部の代表より連帶と「デッチ上げ起訴粉碎」に向け闘う決意が報告されただちに、戦闘的デモに移つた。局前は、県警私服、公安、課員がロープで局を囲んで、我々の圧倒的部隊に対し、ふるえおびえきつている。デモは局前から千葉駅に向かって進撃を開始した。一糸乱れぬデモに権力は手を出すことが出来ないばかりか、遠くで手をまるめこんでいるにすぎない。駅前には、我々の部隊を、今からと来るのを待ち受けっていた市民の大拍手に向かえられ到着した。その場にて市民と合流を勝ち取る事ができた意義は深いと考える。何故なら、労働者への事故責任転嫁粉碎、国鉄労働者のアジア侵略への先兵化粉碎、日帝打倒に向け闘つてゐる我々のこの

二十四日千葉総務部長は、我々の宣戰布告に對し、悲痛な思惑で記者会見し「たかが五十人位の反戦系組合員に振りまわされる順法闘争はたいした影響も出ないであろう……。」などとたかをくくつていたが、現実はいかに！ 我が勵労千葉のこの大爆発を彼はどう受けとめたのか？

72春闘、そして夏季輸送反対、不当処分粉碎更には今次闘争と、息息つく暇もない闘いに結集した組合員の皆様には深く敬意を表すと共に、国鉄労働運動を帝国主義的に変質せんとする、日帝国鉄当局の野望に対する「歯止め」の革命的前進として、今次闘争を我々は硬く受け、国鉄労働運動の危機の打開路線として、大爆発を実現せしめた事を、満天下に示した事を確認しなければならない、同時にこの闘いに対し、一貫して敵対した本部、更に本部・関東青年部内一部反労働者的分子に痛打を浴びせた事をもあわせて確認しようではないか。

新十ヶ年計画に基づく合理化、その合理化の基での事故、逮捕、

起訴、首切といふこの悪循環を実力をもつて粉碎する日まで、私は闘い抜く決意をここに表明する。

終り

## 『高石君 デツチ上げ起訴糾弾！』

9・25～27 強力順法斗争を省みて

支部副執行委員長 高橋邦彦

当時私は執行委員の一員ではなく、動労津田沼支部の一組合員としてこの闘争に参加していった。春闘の圧倒的結果を勝ちとり一人もこぼれることなく敢然とあのストライキを戦い抜いて来た津田沼支部の組合員として非常なるほこりと力をもつて前進してきたことをまず冒頭申しのべよう。さて運転保安、○号信号機撤廃等の設備改善要求と高石君不当事起訴粉碎の順法闘争に入つて行こう。当局権力は（昨年三月二十八日のまだ記憶に新しいと思う）あの船橋事故の高石運転士を不當にも本人無視に突然九月二十日に検察側、当局一体の策謀により高石君を無法にも起訴するといつたくてたらめなことを行つて來た。このことにより本来ならば国鉄当局に責任が嫁せられるはずのあの船橋事故を高石君一人に責任を転嫁させそのことにより当局の責任を回避してゆく、文字通り国鉄当局の悪らしさを表面にして來た攻撃であつた。我々は船橋事故の起因するものはいつたい何か、これを考へる必要性があるのではないか。今日多発している列車事故を考えても判る様に我々乗務員の切実な訴えである設備改善、踏切自動化、運転線路強化、ダイヤ改良、車輛改善等について何一つ国鉄当局は解決しようとしてない。いやむしろそのような条件の中で乗務員

撤回の闘いを上申した。これに対し委員長は例によつてあやふやな解答であり、大会の決議をも実行しない委員長に私は今さらながら失望し不信の念を感じずにはいらねなかつた。我々の意が最終的に地本代表者会議に持ち込まれその中で千葉地本總体としてこの順法闘争を闘つてゆくことを決議し三日間の設定がなされた。

二十二日当日私は講習ダイヤで行路は津田沼出庫で稻毛巡回送稻毛より中野行きを担当し中野より津田沼入庫であります。出庫は五一二〇電車で津田沼据え付けが約三分程おくれ発車し稻毛の中線に到着したのは九分延であった。ホームには始発電車のせいもあって乗客が整列しつゝもより多い様だつた。

稻毛より折り返し六一三〇電車になる為持ち時間も含めて九分の遅れは稻毛発車時点では定時発車となつたが各駅に乗客が一杯なるべくなるにつれて車内は超満員になり怒った客が運転室背面のガラスをはげしくたたき、各駅では側面ガラスに顔をくつつけた客が私にするどい口調でば声をあびせてくる状態であり先行電車との間隔が相当にあいているようでした。

お茶の水に到着したのが約四十二分遅れであった。乗り換え駅の為乗客はドッと階段めがけて走つていき降車状況は電車が横ゆれるほどであった。

その時私に向つて怒つた客の一人が側面ガラスを開けると怒鳴つた。私は此の順法闘争の意義を一人でも知つてもらおうと説明するつもりで横窓を開き順法の意義を話してゆくと客もその内だんだと納得しかけた様子で階段に向つて歩き出した。がその瞬間運転室の背面ガラスがドンというのと同時にミシミシと異様な音

は日夜超過密の運転を強制され、第二、第三の船橋事故や佐原線脱線事故を再発する危険性のある新区を担当していることを再認識することが重要ではないか。船橋事故は単に乗務員に責任を転嫁する問題でない。むしろ高石運転士は当局におしえられたことをそのまま忠実に守つて運転した結果あの様な事故になつたとさえ言えるのだ。だとするならば高石君はまつたく正しいのであり、むしろ責任をとるべきは国鉄当局なのである。なぜならあの事故の第一原因是停電である、しかも何年間も点検ひとつせず放置されていたわらび変電所、このことは国鉄当局の杜撰・無責任な計画さにほかならず、又信号機の短少化これも過密的に電車を走らせもうけ主義の営利企業体になりはてた結果である。さらに電車乗務員の一人乗務、養成計画等さまざま当局の方針のデータメさにより起因した事故であるということを我々はしっかりと考へる必要がある。

前おきが長くなつたが、船橋事故のもつ重大な意義をもう一度考へ知つてもらうつもりで前記しました。

高石君の起訴を知つたのは九月二十一日朝でした。我々は事の重大さを知りすぐ六七人で地本に出向き、地本大会の決議に基づき起訴を立てて割れたのですぐふりむくとたしか市川で乗つた客だと思つたが小走りに逃げてゆくのを目撲したが運転室をはなれられずそのままにした。パイロットがついたが私はラッシュの状態でガラス破損したのでは危険と判断し駅員を呼んで処置する様に言ったが、助役は、混んでも坂田橋迄だから運転して行つてくれとの事で助役に中野の検査出場を手配し運転継続し中野には五十三分遅れで到着した。中野で三十分位休んで津田沼行を二番線より担当折返のため便乗となる津田沼の乗務員が一緒だつたので私は少し心強かつた。

中野を出たときは一〇〇名位の乗車率であったが新宿では電車の車体が満員の重みで沈んだような状態であった。途中減速運転で約十八分遅れで運転、今度はあまり客は騒がなかつた。

二人乗務のせいかな？こんなことを考えながらお茶の水へ進入していく。お茶の水も又乗客でホームの白線が見えない状態で私は気笛吹鳴しつつ停止位置に止まつた、すると津田沼電車区の指導助役である皆川が添乗する為に乗つて来ようとした。私は一度強硬に添乗を拒否していつた、指導助役は添乗拒否すると制裁があると私を恫喝しようとした。結局助役は強引に私のすわつている椅子と運転室側窓に入つて來たがその時はすでにパイロットがついてノッチを投入した状態だつたので傷害事故を考慮し添乗させる事にした。

使乗者もあまりの強引さにおどろいた様だ。運転中に添乗理由を聞いたところ「高橋君が六一三〇でお茶の水で客と口論して背面ガラスを割られたのだけがをしていいか心配なので添乗してくれ」と首席に言われたからとのことだつた。

その後も減速運転を行い船橋駅進入の際速度を落としたところ、

指導助役は「もっと速度を出せ」「なぜ減速したんだ」この様に指令した。私は「組合指令があるので文句があるのなら組合に言え」「高石君の二のまゝは御免だ指導助役は責任をとるべきである」そう反論しなおも減速し速度約十キロで進入していった。津田沼について二十八分延入庫なので機器整備終了後反対運転台に歩を進めて行つた。もち論指導助役も一緒である。高尾方運転台附近に吉岡支部長と二三人の我支部の組合員があり、口々に「高橋君もし処分されたら指導助役のせいであり指導助役を徹底糾撃しろ」と言つた。指導助役は無言でにが笑いをしてるだけであった、やがて入信が開き組合指令入換速度十キロを励行した。指導助役は一担停止の踏台で降り、私は所定の収容線迄もつてゆき機器整備後、ハンドル、カバン、座ぶとんをかかえ本区に向かつた、カバンには高石君不当起訴粉碎の真新しいステッカーがはつてあり私はほこりに感じていた。

このカバンをいつも運転台前面に掲出し運転する時たしか少し抵抗

はあつたが船橋事故の意図すること、高石君の不当な起訴と我が闘争を少しでも乗客にアッピールするために進んでおこなつて来た。(当時は勿論のこと現在に至る迄動力車津田沼はこの「高石君不当起訴粉碎・船橋事故の乗務員責任転嫁粉碎」のステッカー闘争を貫徹してきている)私が才区につきまだ一本も吸つていないショートホールの封を切りたばこに火をつけたその時のうまかたこと普段感じない味がした。自分自身の力で順法闘争を闘い帰区しての一眼はまさに清涼剤であった。報告用紙に当日の遅れと運転状態を書き当直で点呼を行い次仕業を確認して自分の名札を白から青に変した。その時札の下には黄色の紙にはつきりと「指導面談」の札がかかっていた、私は六一三〇のお茶の

水のことなどないながら指導助役に逢ついた。用件は案のじようそれであった。指導助役は私に事故報告を書いてくれと紙をわたしたが私は別に遅れもなくがしたわけでもなく運転継続したいほしいとのことで私は用紙に第六一三〇電車乗客混雜の為お茶の水で圧力によりガラス破損、これだけ書いて渡した。

こんなことは順法のときはよくありますで私は差程気にもとめていなかつたので風呂に入り私服に着がえて帰宅の途についた。翌日朝六時頃支部長の吉岡さんが来て話したよると地本の執行委員会があつたようで徹夜だとのこと、それに君の事が出て、あの件が本社に上がつていて、本社では「乗務停止にするかもしない」いうことが本部の組織部長より地本に連絡があり折から春闘の処分の段落しが問題になつており、千葉はこれと交換に順法闘争を收拾してほしい、この様な要請があり地本は順法闘争を中止しようとしている。……うんねん。

これを聞いた時私は、乗務停止結構あんな事で乗務停止になるのなら不満ではあるが私の問題はかまわないので闘争を貫徹する様に吉岡さんに言つた。しかし、地本は、「高石君の処分を一時保留する」との千葉局の回答に対し順法闘争を中止していった。

このことは組合員に強い不満の声をかつた。ストライキは一定場所に全員がいるのでスト中止指令が出てもすぐ全体で集約できるが順法闘争の場合は組合員各人が乗務しているので、中止といつても一度に終了がつかず又減速運転を行なつてゐる最中に局課員や助役が来て順法は中止したので平常運転してくれと言われても簡単に信用はできないであろう。私は順法闘争を中止するなら即

時中止ではなく收拾のとれる迄時間を採り乗務中の組合員に徹底

する必要があるし、まして順法闘争は前進した回答が得られたとしても終了迄貫徹すべきであつたらうと考えるがとにかくその様な情勢の中で順法闘争は中止されていった。

そんなことのあるから後日、私は地本局間の団交の場で思ひもかけぬことを、千葉運輸区支部長に聞かされた。それは、私の事があるブルジョア新聞にのつていたとのことだった。

その内容は、二十二日六一三〇を運転してた高橋運転士(反戦派)は、当日最大の遅れを出して錦糸町で客と口論の末乗務をおりた。この様な内容の記事が記載されていたとのこと、私はびっくりするとともに怒りがこみあげて、この様なことをほつておけない。場合によつたら裁判で名譽毀損で告訴しようと支部長と話し合ひ本部に調査を依頼した。

もちろん事実誤認もはなはだしく、当日私はお茶の水でガラスは割れたがその他は異状なく、錦糸町で客と口論もせず、第一前述したようにお茶の水より指導助役が添乗している。もし錦糸町上りでおりた」のなら下り電車が運転できるか!この様な当局の全く悪らつなデッチ上げデマ記事は、当局がいわなければ新聞に出るはずはないのだ。

この様なことを許しては又第一の私が出さるとの見解のもとに当局を糾弾していった。

「反戦派運転士」は名譽なレッテルとしても事実でないことを書くこと書かることはナンセンスである。

とにかく要領がつかめないが、私の順法闘争、どちら高石君の不当起訴の闘争に感じたこと、私の体験したこと、当局のあの悪らつなやり方は現在もつづいているし、いやもつと強化されている

といえよう。

我々津田沼支部は、一丸となりこの当局の攻撃、組合破壊分子警察、権力と対峙し、戦闘的な闘いを構築し、びくともしない動効津田沼の壁を築き今後当面する運転保安確立、三月反合闘争、四月交運ゼネストにむけ文字どおり千葉地本の最先頭をきり、最大の春闘を勝ちとり当局を粉碎する戦いを開いていくうではないいか。

(一九七三年三月)

(24)

(25)

船橋事故  
一周年特集

『總武線はわが掌にあり』

—七一年九月高石順法斗争を斗いぬいて—

〈今回の斗いの意義と教訓

△動力車千葉の独自斗争として△

組合員の  
津田沼支部  
の  
座談会より

(27)

(司会) それでは九月二十五日からの三日間の斗いの座談会を始め

ようと思います。今度の順法斗争は、国鉄労働運動の中にもう一

歩新たな地平を切り拓いた斗いであったし、特に再建新十カ年計

画に反撃する斗いとして極めて重要な斗いであったと思うんです。

それは同時に斗いの出発点というのは、やはり文字どおり高石君

に対する、権力、当局一体となつた、いわゆる「四本の信号機を

冒進した」というデツ上升をもつて事故責任転嫁する攻撃に怒り、

高石君がかわいそうだ、という地元ではなくて、我々自身の労働

者としての未来をかけた斗いであったといえると思います。

しかも斗いの過程は、当局の斗争破壊、弾圧にも屈せず、本部

関東地評・地本内一部の無指導、斗争放棄、に抗してわれわれの

実力で斗いをもぎとった成果だといえます。

この斗いを一人一人の斗った立場から、いま総括し直してみる

ことは重要な意義をもつてゐると思います。三日間の強力順法斗争を貫徹した皆さんの感想なり意見を出して下さい。

（A）要するにね、今度の斗争はものすごく意義があったと思うん

だね。72春斗を全員が参加してバッチャリうちぬいたけれど、まあ

それは勤労、國労共斗だったからね、まあ、いつて当然というこ

ともないけど、一応、賃上げ要求でもあつたしね。ところが今度

の九月の順法斗争というのは、勤労独自でもやるという、結局俺

達の存在価値をかけた斗いだったよね。

ましてや、東京と新宿という日本のド真ん中をおさえている總武線での斗いだよね、それを津田沼が70人か、それに千葉運転区を入れても、まあ120／130、それであれだけやれたんだ、相当なんだよね。

それから、結局、勤労津田沼が生きていくか、いけないかといふんだん場という意味もあつたし、それに國労に対してもちもやるから、そつもついてこいと、ひっぱっていく牽引車というが、そういった意味があつたと思うし、それ以上に高石を守れ

という意味と、また、自分達が高石のような目にあった時、ああいうやり方されたら大変だというのでやった訳よ、まあ、それで初日は当局も絶対に、こんなに連休が出るとは思っていなかつたよね。

(B) そうだよ、当局は最初、俺達をナメていたんだよ。それが読売新聞だけか、局長の談話をのせて、「今度の斗争は、反戦系組合員35人位とそれに同調する120~130の組合員がやるだけで、たいした影響はない」なんて言ってたろ。俺はある記事を読んで、ますますやる気になつたね。

(A) 斗争の初日は当局もナメていたから、指導助役だけで、局の連中は全然のつてこない、ホームにはいたけどね。

(B) いや、初日はね、執行部と、あと何人かの電車にね、運輸長だとか、局課員が乗ってきたよ。つまり、活動家だけマークしつければ、他の組合員はやらないという風に当局はみていたんだな。

#### △一人一人が当局とし烈な対決▽

(C) 俺のところへも、当局がのつてきたよ。当局がのつてくると余計頭にくるからテレコン、テレコン走るんだよ、すると当局は、「普段通り走つて下さい」なんて文句いってくら俺はよ、「俺の安全運転に文句あるならお前が運転しろ、でなければ、降りてくれ。これは俺が運転する電車なんだ」とい返したら、当局の野郎、黙っちゃつたよ。それで東京→千葉間30分遅れだよ、あれじゃあ快速電車でなくて豚速電車だよ。(笑)

#### △ついに切りひらいた 実力運転保安斗争の新地平▽

(B) その点はすごく重要なんだ。つまり、從来からのイメージの国鉄事故といふと要するに「監督指導上の問題」であつて、そのような「不心得な運転士」をどう「指導」一といつても現実には「処分」ということなんだけど——するのかといった労務政策上の取扱いでしかないという考え方支配しているんだよな。国鉄当局は伝統的にそいつた労働者分断政策・差別・みせしめで、ガッチリとした国鉄一家的官僚的な職場支配を続けてきたと言えども思つたんだ。でも今度俺たちの方から一斉にワーシと斗争に立ち上がつたことによつて、問題の本質が当局がこり押ししてきた合理化、とりわけ最近続発している重大事故の原因は、新幹線総建設を軸にして計画された再建十カ年計画の合理化政策に一切の責任があるんだ、反省すべきは政府、当局なんだ、運転士に事故責任をおつかぶせるなんてどんでもねえ、という事の労働者の側の論理ちゅうか、いわゆる今一挙に話題にのぼつてきた「運転保安確立」斗争の論理だと言えると思うんだよな。

(F) 「運転保安斗争」ちゅうのは、でも言葉はかなり前からあつたんじゃない?

(E) うん、言葉としては確かにあつたんだよ。一応、あの六二年の「三河島事故」以来ね。だけども、当時の本部・東京の指導の方は、運転の責任は運転士の側にあるとして「有罪」を認めておいて、しかし保安施設にも多少の原因があるのだから「情状酌量」にしてくれとか、「保安設備の改善」という条件とりひき斗争という線を一步もでなかつたと言つてもいいんだ。——もつと

(A) ああ、それでそうちか、初日は活動家をマークし、その反面、他の組合員の斗いも警戒していた訳だ。たとえ7人の少数といえど7人が固まれば強いということをまさまさと見せつけたね。おもいつきりやつたもんな。

(司会) 70人で固まるという強さもそうだけど、とりわけ順法斗争というのはどつちかといふと運転台で一人でハンドル握つて、一人で当局と対決するという形になるじゃない——そういう形の斗争に一人一人が自信をつけたということは、これは大変なことだよな。

(D) 初陣で、しかも千葉だけで、動労だけでこんだけのものをう

ちぬいたんだから、まあ、これからはどんな条件でもこなせるよな。一人一人が皆自信をつかんだと思うんだ。当局の野郎は改めてブツタマゲたんじやないか。(笑)

(E) 俺つくづく思つたんだけどね、普通テッカイ事故なんかあると、決つて当局がものすごく高姿勢になつてわれわれ乗務員にやれなんだかんたつて文句つけたり圧力かけてくるじやあないか。で、見せしめ的な処分したりして全員を恫喝する訳よ。へたたら一気に合戦問題押しつけてくるもんな、チャンスだ、つてな調子でー。だけども今度の船橋事故の場合は全然逆転! ちやつたよなー。当局は首すくめてちぢみ上がって、逆に俺たちがバンバン大きな顔して当局をつるし上げてる。(笑)

#### △ついに切りひらいた 実力運転保安斗争の新地平▽

(G) だからよオ、あの時、当局もある意味じゅあ面くらつちまったくつて面がある訳よ。だつてさあ、問題が高石の「起訴」だろ、一だから国鉄当局の、まあ結局は言いのがれのペテンなんだけどな——検察官が勝手にやつた事で国鉄の責任じゃない、「順法」は筋違いだ、抗議するなら検察官の所へ行つてやつてくれつて。(笑)まあ、從来の民同や革同やカクマルなんかの指導してきて対決すべき相手、その労働者の方法をはつきり定めたといふんだな。

(G) だからよオ、あの時、当局もある意味じゅあ面くらつちまったくつて面がある訳よ。だつてさあ、問題が高石の「起訴」だろ、一だから国鉄当局の、まあ結局は言いのがれのペテンなんだけどな——検察官が勝手にやつた事で国鉄の責任じゃない、「順法」は筋違いだ、抗議するなら検察官の所へ行つてやつてくれつて。(笑)まあ、從来の民同や革同やカクマルなんかの指導してきて対決すべき相手、その労働者の方法をはつきり定めたといふんだな。

(G) なんだよな、「運転保安斗争」という言葉に本当の意味での内容を新しく吹き込んだ、と言つていいと思うんだ。

(司会) だから、あの時、俺たちの間では、「実力運転保安斗争」つて、その辺の質の違いを明確にさせようつて言つてたんだよな。今から考えれば、こんな、いわば当り前の方向性なんだけど、しかし船橋事故へのわれわれの斗争——春のATSと九月の高石

順法——以前は、全くそういう視点で指導されなかつたんだからね。

でも、これからはね、一旦こういう形でうちねいちゃつたから、絶対一気に全国化していくと思うんだよな。いわば「労働千葉型実力運転保安斗争の全国化」への道も同時に、この九月の斗いは切りひらき得た、と思つただけどね。

### △「運転部長」なんのそ、初電から果敢に突入▽

(司会) それでは、いよいよあの九月二五、二六をそれぞれがどのように斗いぬいたのかの方に話を進めていこうと思います。自分の経験に即してそれぞれの具体的な状況なり感想なりを出してほしいのですが、……。

H君なんかどうでした？ 聞く所によると、運転部長なんかが君の運転席に乗り込んで来ちゃつたとかだったけど、どうだったい？

(H) まあ……、関係なかつたな（笑）。

(司会) 「関係ねエ」って、まあ、そう簡単に片づけないで……（笑）(H) 若さで押し切つたでよー。（爆笑）ウーン、そうだな、俺にとっちゃあ運転部長だろうが局長だろうがたいして問題じないし、運転台にのっこ乗つてきたときに、「誰ですか」といつたら、「運転部長です」だって……。普段 70 k/H で走るところを

だつたんですね、——「知らなきや、そんなもつともらしい事を無責任に言わないともらいたいね」ってちょっとゴリッと言つてやつたんさ。だからとりまいている人だからの中で俺の意見支持派と反対派という形で相当ギャンギヤン討論になつていてよ。お互にかなり興奮してやりあつてんだよ。まあ、そのうち電車出発。てんで皆がドーッと乗りこんだ時、超々満員で運転席後方のガラスがバリバリぶっこわれちゃつてヨ。ま、それで中野について折り返してまたお茶の水に来た時、どういう訳かよくわかんねえんだけど、うちの指導助役がわざわざ来ていてよ、ものすごく強引に俺の電車に乗り込もうとするんだな。一寸いつも様子が違うな、って感じがしたんだけどもね。その時、俺うちの支部の便乗者を三人乗せていたからね、もういっぱいでヨ、そいつがドア押えていて指導助役入つてこれねえ訳よ、奴が「乗せねえのか」つうから、「ああ、乗せねえよ」つうたら、奴の言い草がいいんだよ、「乗せなきやあ、あとで大変な事になるんだぞ」つて、まあ処分ちらつかせておどそうつて腹なんだな。そこで「乗せろ」、「乗せねえ」でやつてるうちに、相当遅れちゃつたけんとね（笑）そしたら野郎、客席の方から自分でカギあけて入りこんできた訳。で、俺ら運転席でヨ、ギャアギャア論争しながら、テレンコン、テレンコン、ずーっと運転してきた訳。

### △「恫喝されてる助役連▽

俺、「指導助役、さつきおめえ乗せなきやあどうのこうの、つ

20 k/H で走つていつたんだけど、奴、困つた顔して黙つていたよ。

(司会) 処分粉碎斗争とこんどの斗争と斗争初日の初電をうけもつたI君の方はどうでした？

(I) 最初の日が初電で、二へん目の時も西船初電と、偶然二回も続いちやつたでしょう。初電だと誰もいない、お客もいなければ、局の誰からも文句も言われないけど……（笑）、なにしろ一人でやつてる感じで心細い感じがありましたよね。これで影響与えるのかつて？

(A) や、初日が初電から相当遅らせたから、これは効いてるよ。ラッシュに入る相当前、六時ころからもう運休が出てたもんな。

### △「反戦運転士」奮戦記▽

(J) 俺ね、当日早朝、幕張折り返しだつたんだけど、幕張七分遅れ出発、お茶の水三一分遅れ着たっけかな。それでお茶の水に来た時に一人お客様が文句言つてきた訳よね、「お前らは国家の税金で養つてもらつてゐるくせに順法など横暴だ」とね。だから俺もね、「国家の税金、国家の税金」というけどお客様、国鉄に国がどれだけの税金を出しでいるのか知つてんですか』つていつやつたね、まあ、ホームで論争になつた訳。相当の人だからで、バンバン論争やつたんだけど、その客のやつは、つまつちやつてよー、結局「俺は詳しいことはわからないけど、ともかくお前らは國家の税金で飯を食わしてもらつてあるんだから、生意気な事言うな」の一点ぱりでね、俺も頭にきて——そいつ相当反動的な奴

て言つてたようだけど、それはどういう意味なんだ、はつきり言つてみろ』つて言つたらね、助役の言い草がいいんだ、「いやあ、添乗を拒否するとそれ相当の総括をするから」つて（笑）、野郎、ク处分クつて言いたくても言えねえもんだから野郎なりに言葉に苦労してゐる訳よ（笑）。だから皆で言つてやつたんさ、「助役、お前、ク総括ク総括クつて言うけど、それどういう意味なのか知つてんのか」つて。「いや、よくそう言うから、まとめるという意味だ……」つて助役が言うから、「確かに辞書引きやあ、そう書いてあるかもしんねえけどもヨ、最近は、ただ、それだけの意味じゃあねエンだぞ」つて、まあ、ワアワア、ギャンギャン言いながら津田沼まで帰つてきた訳。だから途中、めちゃくちゃな減速運転よ——船橋駅進入出5 k/H 位だからな、助役立ち会いでおおっぴらにね、最後は野郎ももうあきらめちまって、もうどうにでもなれつてサジ投げ出したような顔してた（笑）。

(K) なんだ、それじゃあ助役の野郎、恫喝するために乗つてきたんじゃなくて、恫喝されるために乗つてきたんじゃんか（爆笑）(J) そなんだよ、で、津田沼で降りたら今度は、「事故報告」を書いて出せつていう訳よ、「何の事故報告だ？」つうたら、「朝お茶の水で客とやりあつた時、ガラスがわれた時の報告だ」つうからね、「馬鹿野郎、そんな事ぐらいでいちいち事故報告書かなんかなんねえのか」、「いや、局の労働課からそう言つて來てるんだからたのむ」つて聞かないから、じゃあ、そんなに書きたぎゃあ指導助役お前が書きやいいだろ、つて野郎に書かせた訳。何と

書くかと思つたら……色々ああでもない、こうでもないやつてた

けど……結局、たつた一行ね……「乗客多数により混雑のため、圧力によりガラス一枚破損」（爆笑）……だつてさ、笑っちゃつたよ。

（L） なかなか可愛いところあるじゃんか。（笑）

#### △当局の策謀▽

（J） ところがね、あとになつて、読売新聞にね、このことについてだと思うんだけどね、それに、こんな風にデータメに書いてあるんだよな、頭に入るけどね……つまり、俺が「反戦運転士」だと（笑）、それで当日最大の遅れを出した上、錦糸町でお客とトラブルを起し、運転台から降りちまつて乗務を交替した。……とまあ、とんでもねえデーターメな無責任な運転士だ、という風なことがね、そんなデマがデカデカ載つてる訳だよなあ。

これは、嘘にせよデマにせよ、新聞社が独自に書けるわけはないことだし、明らかに居ないし本社が警察と組んでつくり上げてるという事は明白なんだよね。詳しく追及中だけね、だけど、いずれにせよ、「俺」という事でデッチ上げられなかつたとすれば、たぶん他の誰かがそういう風にデッチ上げられていたと思うよ。しかも今回だけじゃあなくしょっちゅうそういう点を奴ら狙つていると思うんだ。そういう点で俺は今度の斗争はすごくいい経験だった。

#### △国労の仲間も索引▽

（N） 俺、休みで乗務できず、もつぱら激励行動で斗つたけど、俺と同期の国労の運転士なんかもどんどんオルグしたんだよね、協力してくれる人が多かったね。国労の同期生でHつてやつはね、順法やるつて、あれ各駅全部 $10\text{Km}$ で進入してきてさ、——勤労は、それはいくつかに絞つて指定してるじゃん、市川とか津田沼とかさ——それ知らなくて全部やつちやつたんだつて（笑）、指導助役にすい分しかられちゃつたつてよ。国労にしたつて、津田沼は何からがうんだね、やっぱし乗務員同志つてきずながすごく強いんだね。

（O） そうだよね、一人一人の国労乗務員は、すごく協力してくれたよ、やっぱ、高石君の問題というのを敏感にうけとめているんだね。

（司会） その点、今度の斗争のもつ普通性、つまり、再建合理化計画の中でバカバカ増えている事故、しかもその責任を乗務員に押しつけてくるという当局のやり方に対する怒り、というものは、感覚としてもビーンと来るものもつてゐるよな。特に、組合がそれ

#### △あわてふために当局——こつちは裕々▽

（A） 今度の斗争は、こつちは落ちついて裕々とやつてたのに、当局のあわてぶり、イライラはすごかつたですね。僕の場合、一度千葉駅でね、助役が来て、何か運行変更らしいことを言つたんですよ、一言だけ。だから俺聴きとれなかつたから「何ですか」つて聞き返したんですよ、そしたら助役が、何だかしらないけど一人でブンブンしてて、つづけんどんと、運行番号だけしか言わないんですよ、CだとかBだとかを言わないの、……

（司会） それでどうしたの？

（B） 俺もその話で一つあるんだけどよ、俺お茶の水初電だから間からこの位だと運行変更しねえなと思ってよ、折り返し千葉ホーム真ん中歩いてきたらよ、「運転士さん、これ一二分に変更してください」と言つた的時候が約一〇分位だよね、で、千葉まで一七分遅れたんだ、だからこの位だと運行変更しねえなと思ってよ、折り返し千葉ホームだけじゃあだめだ、ちゃんと運転時分をいってこい」つたら、「運転士さん、ダイヤ持つてゐるでしょ」というからさ、「お前さんはホーム歩いてるんだからダイヤ見られるだろうけど、ダイヤはこうやってハンドル持つて前方注意で運転してると、ダイヤなんか見られる訳はねえじゃねえか」つたら、助役スットンでいるN君の話しひにあつたように、勤労の方針以上の方針でやつちやう（笑）といふ人も出ちやつた訳だ。

もちろん、それは、まず、われわれ動力車津田沼が、七〇人位をきちんとくみ上げて、斗争指導をやらないという事などの危機意識なんか一人一人はすごく持つてゐる訳よ。勤労のピラ、掲示を見たり、こちらのオルグを聞くときの目つきが変つてゐるよなだから、一日・二日と続くうちにには、国労の順法指令は出てないんだけど、実際には山猫的に勤労と一緒にやつちやう——先ほどN君の話しひにあつたように、勤労の方針以上の方針でやつちやう（笑）といふ人も出ちやつた訳だ。

（P） 俺の何ダイヤか忘れたけどさ、出区電車担当で $5\text{Km}$ 位でトレコン、テレコン出区していつたら運行変更になつたらしいんだ。運転している俺によ、国労の乗務員がよ「早くしろ、早くしろ」つていつてゐるんだよ。「馬鹿野郎、何いつてんだ、俺が担当する

電車だ」っていったんだよ、そうしているうちに入れ換えた信号機が停止になつたんだよ、だから、しおがねえからよ、駅員よんでも「なんだよ、これ収容線に入れないのかよ」つていたら「運行変更になつたからすぐハンドルを持つて下さい」つていふんだよ。だれが持つていくのかと思つて、ハンドル持つてゆつくり歩いていたら、國勞乗務員が、「バカ、何やつてんだよ」つていうんだ「なに、順法斗争やつてんだ」つていたら、野郎ふつ飛んできて、ハンドルとつて運転台へかけ込んで発車していつたよ。それからカタガタになつちやつたんだよ。夜中まで乱れつぱなしだつたなあ。

(Q) そうだね、二六日夕方からは、当局は全然手をつけられないで、運行確保ができなくて「もうお手上げだ」といつて、とうとう事故が起きなければ絶対やらない振り替え輸送をしたんだから、ね、順法斗争で振り替え輸送なんて全国でも初めてだよ。

#### △前代未聞の「自主運行」△

(K) 二日日の夕方は、良かつたよ。前代未聞だね。俺とEの順で津田沼を発車して俺が新宿に着いたばかしでね、Eの電車が中野に着かなきゃあよ、それが折りかえしてこなきゃあ、こっちはくる電車がないつて放送やつてんだよ。Eが中野一番について、俺が一番についたんだ、……そんでも、ダイヤを見たら、これだけの遅れだから次の電車、運休だろうと思ってよ、Eが三七分、俺が四十分位遅らしてヨ、そしたら折り返しの電車、両方あるんだ

思つたけど、浅草橋一両国と運転していつても事故があつたんて放送していないし、そのうち各駅客でホームがあふれているんで、「ヤッタな」と、うれしくなつて ゆつくり運転していったよ。

#### △九月二五日三百名の局前抗議集会△

(司会) 二五日の夜に局前で抗議集会やつたでしょ。あれに出た人は？ あのとき津田沼から四五人位出たんだけど……当局、三〇〇人からそちら、全力勧員しちゃつて、内張りにして機動隊ぶつこんでいたよな、あれなんかどう思つた？

(N) 当局だなんて言つてよ、いばつているけどもよー、そんなのダメだつてことだよ、大したことねえや、やっぱりよー、高石さんを起訴したことはよー、野郎ら自身が後ろ暗いところがあるんじゃねえか、だからよう、機動隊に守つてもらわねえとよー、労働の連中に何されるかわからねえなんていう頭があるからよー、必死だよな。（笑）

(A) 集会 자체は、すごく緊張してさあ、一般的に今までの労働組合の集会なんていうとザワザワ、ザワザワしていてまあ、一人は演説するのは一生懸命しゃべつていてさあ、聞いている方は何かザワザワしているといふ感じが今までの集会だったよね、だけど二五日はそうじやあなかつたよね、皆んな緊張してたな。数は三五〇位いたんじゃない？

(P) 千葉駅前を通つて千葉運転区までのデモも権力が果然として

よ（笑）。Eのあるし、俺の方もあつてヨ、それでEの、ホラ、あれ、千葉行きよ、「運転士さん、早く行つて下さいよ」つていふんだヨ。バカヤロー、なにいつてるんだよ、休養もしねえで、折り返ししたら、こっちが事故起しちまうからよー、とEと二人で乗務しないでよ、じゃあ、一五分ぐねえ休んで行くかってね、二人でヨー。中野の助役連中が「行つてくれ、行つてくれ」つていうのに……ああ、行くよ、行くよ。……なんて、知らん顔して、結局すいぶん遅らして、そしたら、中野によー、いる連中がよー「乗務員が行けねえ、つうてゐるのに、……そんな電車運休しちゃえ、運休しちゃえ」つてよ、……。

そこで、Eの方が本当は最初にのるんだよ……じゃあ、こんどは俺が先にいくわ、お前俺のけつについてくるんだぞってね：……それですーと、津田沼に来てよ、一時間二十三分遅れたつな。

(司会) さしあたり、それは「自主運行」だな。（大笑）

(R) あの時は、当局は、遅れた時も運休したときも他の電車を担当してくれと、中野の助役は言つてたんだよ、ところが勤労乗務員は自分の担当電車でなければ乗らないといつて、便乗で帰っちゃうから、乗務員が足りなくなつてストライキみたいな状況になつたんだよ。

(S) Eの後に俺が中野から千葉へ行つたんだけど秋葉原に到着したら、駅の放送が「振り替え輸送をしてるから上野へ行つて京成電車に乗つてくれ」といつてるんだなあ。最初は事故かなと

手出せなかつたし、あの集会を契機に二六日の斗いが爆発していふた感じだネ。

#### △運転席での一人一人の斗い ——当局と乗客と乗務員——

(J) あの時は、まあテレンコン、テレンコン運転してきちゃつて……。運転してる方がやんなつちやうぐれえだよ（笑）。

#### △お客様を煽る当局△

(司会) それで船橋駅でき、客が運転席のガラスをこうバーンとぶつこわした——あれは確かAさんの電車だつたね。どうだつた？ (A) 船橋駅の助役連中つてのは、まあ眼が血走つちゃつて、連中まともじやねエな。だつてサ、ホームの上をオロオロ、オロオロしちゃつて、運転士・車掌の見境いなく、とにかく早く行け早く行けつて手足バタバタやつてんだからヨ。（笑）

特に「上り」線だナ。駅で一生懸命に放送やつてんだよな。一労働車労組運転士の違法なサボタージュにより……つて、わざわざ「運転士の」つて言つた。

(K) いや、俺なんかの時はヨ、「黄色いリボンの労働車運転士が

……つて、放送しやがつて（笑） あれは頭にくるよナ。だか

らお客様がわざわざ、そろそろ運転席をのぞきに来る（笑）。

れながらそんな放送聞かされていて、いいかげん頭カリカリ来てる所へ、こっちは10人以下でノロノロ入って行くわけじゃんか

：（笑）。まあ、「殺氣」を感じるヨネ……（笑）。

（B） 今度の斗争で相当はつきりしたと思うんだけど、われわれの

斗いに對して一つには、直接当局が全千葉管の局の助役と課員をかり集めて津田沼の動力車乗務員への監視という事を大々的にやつた事なんかに表われているように、直接的な斗争ぶつぶしの圧力ってのはすさまじかったよね。相当めんみつに誰に對しては誰がつく、という風にね 二人一組の監視チームが。書記長の電車には結局一日中、運転部長のチームがくつつき通したもんな。でも、これはわれわれ基本的に全員のり切っちゃったでしょう——だから、これだけじやあつぶせないつて見たんだね。Jさんみたいにさ、逆に運転台でガタガタやり合つてよけいに遅れちゃうとかサア（笑）。

だから、今言われた、お客様を運転士に對して煽つちゃうといふか、まあ、本当の原因がそこにあるとは思わないけど、客と乗務員を分裂させてバンバンぶつけさせるっていうやり方をとつてきたと思うんだ。

### △乗務員・乗客の緊張の中の相互浸透▽

（F） 確かに、こたえるもんなア、精神的にズシーンと。

（L） 肉体的にもな……（笑）。いや、今だからこうやって笑えるけどさ……。

俺の話をわかつてくれねえで文句ばっかり言つてくるんでね、俺は一人でもお客様にわかつてもらおうと思つて話してんですよ」つたらね、そのお客様が今度は先に俺に文句を言つてきた客にむかってステグエ肯んまくで、「てめえみてえな奴がいるから、こうやつて電車が遅れるんだ！」…（爆笑）…そのお客様ビックリして、ホームから逃げちゃつたよ（笑）。

そんなユーモア的なところもあったんだけど、俺は今度の斗争をやり切つてみてね「順法斗争」ってエのは案外こういうもんじやないかなつて、すごく実感がわいたな。

（E） 俺も津田沼で話した事あるよ。窓ごとに討論になつてよ。こちからな、真剣にね、例えばラッシュ運転の時、ATSはずして見込み運転やれつて強制してんのが国鉄当局なんだ、と、俺たちが一番その危険性知りてんのに、だけどATSで電車の一時停止やつたらあとで何のかんとの報告書を書かされたり、へたすると規定違反でやられちゃうんだと、こういう風に一個一個具体的に話してやると、「うんうん」とつてわかるんだよねエ。

（F） お客様だつてそりゃあ頭にきてるつべよ、毎日毎日、順法やんなくつたつてあのスシ詰め通勤だもんな。こんな国鉄、抜本的にどうにかしなくっちゃなんねエ、根本はそれだつて事知つてるんだな。だから話してると真剣になつてくる人も結構いるんだよ。

（F） それにさあ、とことんつきつめると同じ労働者だつてこと、どんどん言ついくべきだと思うな。俺の場合は、こう言ってやつたんよー。「お客様、あなたの会社にも組合あるでしょ。

（R） うん、俺もずい分ガラスやられたり、つばひつかれたりなんかもしたけどね、だけど、順法斗争ってのは、そんな文句言つてくるお客様に運転士の話し方によつて逆に斗いを支援するつてこともあるんだよ。

（B） そこんだよな、俺、二六日から二七日にかけて徹夜で地本執行委員会の成り行きを見るのに地本に泊り込んでたんだ。そしたら夜中に一人男の人が来てね、文句がある、ちゅう訳よ。あんたの方のやつている事はわからねエ、客になんのうちみがあつて迷惑かけるんだつて、すといけんまくなんだよな。それでよ、こつちも色々説明したんだ。船橋事故の事とか、ラッシュ運転の危険性なんかね、そしたらその人が帰る時に、「ともかくわかった。俺はあんた方が客に迷惑かけるだけかけといで今ごろは家で寝ているんだと思つてたが、あんた方はここで五人も一〇人も起きてまだやつて、その真剣さはわかった。俺は局長に会つて話をするから局長の電話番号教えてくれつて。で、まあ帰つていつたんだけどね、きちんと話せば、絶対、「支持」とまでいかなくとも理解はするんだよな。

（皆） そうだな。

### △お茶の水にて▽

（J） この前、俺、エーとお茶の水だ、あのガラス割られたとき。

（N） 僕が話してた訳だ、一人のお客と、そしたら後から別のお客様が、「運転士なんでお出ねんだ」と。で「いやね、このお客様がね、

こんな物価高で賃上げやんなきややつてけないとしたら、ストやるでしようが。俺たちだけ国鉄だから安月給でもストやるな、はえてくるつてことだけ期待する訳にもいかないという点ね、つまり、同時に猛烈な反発。敵対といった部分もどんどん出てくるといふこと、この両方の面をはつきり見ておかなくっちゃあならないと思うんだ。要するに、斗争が激烈化して社会的影響力をもちはじめてくると、普段は無関心だったり中間的立場をとつていれた部分も、そろはいかなくなつてくる、で、自分で行動しだす、いわば民衆総体が国鉄労働者の斗争の提起をうけて支持と反対と真つ二つに分裂するといふ、この面な。七〇年代の階級斗争の本來的な形態が顔をのぞかせてくるといふ事——これ自身がいわば階級情勢の成熟という意味だよな。

話はちょっとおもしれないけど、ちょうど第二次世界大戦にむかう前の三〇年代のドイツのことがよくひきあいに出されるんだけど、この時代は最高に革命情勢が煮つまっていた。例えば、

どこの地区的工場で労働者がストライキに立つとすると、すぐ右翼とかファシストや権力がワッと襲撃をかける、それを防衛するために労働者は銃で武装してストライキ自衛団をつくる、で、一地区をめぐって数千数万という民衆がバンバン銃撃戦をやりながらストを粉碎したり防衛したりしたんだ。残念ながら、われわれの順法はまだまだその足元にはおよばないけれども、明確にそのような方向性というか、斗争の内に革命と反革命のぶつかり合ひの萌芽をはらんでいるという事、この点はものすごく重要な点だと思うんだ。

だから、あの時、皆で言つてたじやんか、あれをあと二、三日ぶつ続けちやつたら津田沼あたりで暴動になるんじやないかって

…。

### △「津田沼暴動」の話▽

(L) いやあ、うちの助役連中、本気でそれ心配してたでよー。ホーム事務室なんて出入口補強しちゃって…。

(司会) まあその点、敵の方も敏感だよね。いつたん火がついたら今度はそれが一挙にしてめえたちの方にむかってくることをな、乗客の不満が国鉄の今の方全体にむかって爆発することを誰よりもよく知つておられるからね。

まあ、運転士をなぐった、なぐられたの話から、一日一日のうちにバーと、国鉄解体なんて所に発展するからな。

ものすごくいい事だよ。ま、なぐられるって工のは確かに痛い

延期する理由なんかない」って、本部の尻ひっぱたいて、やつと千葉地本特認の斗争をおろさせたといふいきさつなんだな。

(L) だから、あん時は外へのアピールをどうするか、なんて裕長な方針など立てるひまなかつたよなあ、なにしろ、わが内部のダラ幹クンたちの教育・激励に手とられちゃつてよう(笑)。

(N) だってサー、地本の幹部じやあね、どうせ情状酌量になるからなんだかんだ……って言ってたじやんか。事故責任を認めちゃつた方がいいんじゃないかなって言つてたじやんか。事故責任を認めちゃつた方がいいんじゃないかなって言つてたじやんか。

(J) 今度の斗争を成功させた一つの原因として、津田沼支部の人間がさ、高石が起訴された——二一日かい? (「いや、正式には二〇日なんだ、結局一日こちらへの知らせをひき延ばしたんだな、やつら」) ——二一日にさあ、少數ながら組合員で集まつて地本に行き——ここにいる何人かも行つたんだけどね——断乎として抗議斗争やるんだと…。

(L) いや、俺たちは津田沼としては明日から順法やるから、地本も認めろって、言つたんだ。そしたら委員長のやつ顔色変えやがつて……いやいやそれは困る、地本全体の意向を聞いてみてからどうのこうの、って…。

### △指導放棄の本部・関東・地本指導部▽

(O) 今度の順法は、いわば、「われ信ずる所を貫徹せり」とて感じ——正直いって必死だったよなー。もう少し準備期間なり余裕があれば、逆にこっちからバンバンお客様や、社会に対して、船橋

事故の本質や、国鉄のデタラメな政策、体制を宣伝していく、こっちがお客様をアジッちやう(笑)なあんてこともやれれば面白かったのになあ。おしい事したな。(笑)

(B) そうなんだ。その問題点というのは卒直に言うとね、本部・地本の指導部が全くこの斗争をやる気なかつた、という事がらくるんだよな。やつら徹底してサボッたんだ。

そもそも、この斗争を設定させるという経緯からして。ほら、いつだつて、あの地本大会で「高石君が起訴された場合には順法斗争で斗う」って、そういう目標はたてた訳だ。だけど九月二〇

### △戦う支部からどんどん突入▽

(A) あの時の指令は、千葉管全部同じ指令を出したわけ?

(R) 何かちがうみたいだつたなあ。あれは支部ごとにそれぞれどんどん突入したみたいな感じがしたね工。俺、地本委員長に言ったよ、そしたら「俺はわかんねえ、運転してねえから、支部で決めてやつてくれ」つたんだ。だから、千葉と津田沼でも実際上の戦術はある程度ちがつてたと思つたなあ。一応支部代表者会議で大体決めたけど、まあ各支部ごとに独自にどんどん決めて進めちゃつたからな。下からの組合員の力で一举に動いたつて感じだつたよね。

(T) その事をもつて津田沼が先頭で斗い、地本全体の斗いにしたし、今までやる気のなかつた人、弱い人達が奮起したんだ、これがわからない地本委員長なんかヨー、我々職場で働くものの本当の気持ちなんて全然わかつねえとつくづく思ったね。

(皆) 俺もだー。——そうだー。

(G) だからね、あの委員長みたいなやり方じやあ、変えていかなければ青年部なんかダメにされちやんじやないか。途中まで火つけといて、今度は全部消しちやうんだよ。こんなじやあ、斗うものを馬鹿にしているよ。

「暁の收拾」問題と、これから前の前進、  
運転保安確立、動力車運動の  
新地平めざして

△一歩も引けないこの問題△

(A) だからね、俺が思つたのは……今度の順法斗争には、その性格上、いまだに「收拾」という事はないんだよな。何日から何日までと宣言したらまず最後までうちぬくつことだよ。あんな

明うかに国鉄当局に責任のある事故に対し、世間からの批判をすりかえて高石一人におつかぶせた訳だろう、許せねエサ、これだけ全国五万の動力車が三日間斗争ブチヌキで抗議する価値あるからヨ。そんだけの一歩もひかない斗争をやりぬいてこそ、世間の眼は動力車の主張を見なおすんだよな、まず俺たちの真剣を見るんだ。

そっから先のことだよ、色々と当局に条件つきつけて、もぎとつていくのは、だからよくある型のさ、まず要求事項がいくつか

あってさ、賃上げとか合理化とかね、団交がまえて、その進展みながら順斗で圧力加えていくつていう、ああいう型の斗争と、やっぱしちがうと思うんだよな。

逆に、そういうすさまじい姿勢で突入したからこそ、「戦後最大の被害者数」って言われたあの事故で、しかし「起訴」された公務員である高石を当局は「免職」はもちろん「休職」にもすることが出来なかつたんだ。こんなこと、今までに無いことなんだそれをやつちやつたら、どうなるかってことを、斗争の実績で思

「知らされたからだと思うんだ。

だけど、三日間予定したうち二日目の夕方か、本部と地本の幹部で勝手に途中で「收拾」しちまつただろう、あれはもう決定的に頭に来るよな。「内容」もそうだけど、あの「やり方」自身に

もよう……。

(J) 俺なんか二七日の早朝よお、千葉から折り返して新検見川まで遅らせながら来たんだけど、そしたら後から助役がすっとんでも来てね「運転士さん順法斗争は中止ですよ」ってんだよな。「バカヤロウ、動労は三日間うちぬきつことになつてんだよ」つた

ら、助役のやつ「はあ、そうですか?」って(笑)。それでそのままず一つとやって来ちやつた。

笑つちやうよ(笑)。それで津田沼まで来たら本当に、中止が出てとくうんで、頭に来ちやつてよ。

(K) 皆んな同じ気持だったと思うけど、二七日最後までやりたかったよな。

(C) 当局の野郎がああ、中止のいきさつを知つててさあ、組合員が知らねエんで「中止」つうんだから、問題外だよな。俺は順法やつてる最中に助役から言われたけど、「そんなの信用できるかってんで、自分で電話してみて、電車を駅に留めといてよ

事務室までいって地本に「中止だつていうけどほんとうか?」って聞いて、まあはじめて信用したんだけど、スッキリしねエよな。

(司会) そうだよな。收拾局面で混乱を生み出したのはね、地本篠原委員長がね、最終的に地本執行委員会にかけずに朝方局に出かけた。

確かに、三日目、あのまま突込んでたらまあ、さしあたり津田沼あたりは、暴動的状況に入つてたかも知れねえよな。一日目ですでに、錦糸町、船橋、津田沼あたりじゃ駅長事務室をゴチヨ

／＼にされてるしよ、前代未聞の私鉄ぶりかを輸送でしょ、暴動もありえたと思うんだ、ケガ人も出てたしヨ。

でも、うちの組合員は、何つてつたかといふと「暴動結構じやないか。」ってね。「このくらいのことで暴動が起るつておびえてんなら駅の管理や電車の運行管理全部俺たちでやつてやるから、全部よこせ」ってね。

そこまで問題をはつきりさせられるなら、いいことだと思つてたよな……。

(D) それじゃあ、地本三役でも現場に来てさあ後でもいいから説明なりなんなり、けじめづけるべきだよな。

(E) 地本三役はよ、斗争收拾後やっぱし直接津田沼なんかに入れよう状況じゃなかつたよな。津田沼は、俺たちだけでもまだやれる、つて言ってたんだから。執行委員会の時にさ、篠原委員長が、あんた方は二日間やれるだけやりぬいた。しかし組織力からいってここが限界だ、これ以上もたないつてな風な言い方をしたんだよな。

だから頭に来ちやつてね——これ以上もたないのは委員長の方ぐらいだからね(笑)——俺言つたんだよ。そんなら委員長、こんな所に座つてないで津田沼に実際に入つてごらんなさいやりぬけるかどうか一目見ればわかりますよ、つて。来なかつた

(B) つまり、今後いろいろ追求し、変革していくかなくつちやあな

らない問題をも、突入一高揚一収拾の全過程にわたって、今後検討していくこともやろうと思うんだけど、また、しかしそれ以上にこの彼ら委員長独断の収拾という事も、ある意味では、充分起りうることでもあつたわけよ、——なんつうたって、あの委員長が「津田沼暴動」にまでとことんつき合う訳あ無いもんなあ（笑）。

俺、くどい様だけど、卒直に言って、今の腐り切つた既存の労働運動指導者のイメージの運動なんか最初からとっぱらつた、新しい次元の労働運動を創つていこう、そういうった地点での、この間の二年ちょっととの津田沼支部の運動づくりがあつたと思つてるんだよな。そういう決意があつたからこそ、今度の、「収拾」でも、すごい怒りがあるんだけど、後むきの無気力感とかニヒリズムみたいなものは無いよな。つまり運動に対する方向性がはつきりさせられている中で、今回の斗争の爆発のもつ意味とダラ幹指導部の逃亡という事態を自らの前進の成果として見定めることが出来ると思うんだよな。そういう強さをもつとつけていかなくちやあね。

(丁)まあ一言で言うなら、わずか七〇人でこれだけのことをやれたんだから、これからうちの支部もどんどん大きくなつてくると思つんだけど、このくらいだったら、まあ何時でもやれるよなあ、まあ、いわば総武線はてめえの手の中にあるんだ、って実感がするよね。

(A) 今度の斗争はね、確かに高石を守るということから出発したんだけど、しかし斗い終つてみると、ずいぶんやっかい課題に俺

たちとっくんで来ている、つていののが実感だよな。  
へあらたな地平をめざして▽

(司会) それでは時間がなくなりましたので、そろそろ終りにしようと思つんですが、

われわれは、船橋事故の高石君への責任転嫁という事を徹底的

に問題にしていく中で、その本質が今國鐵再建合理化計画のや

みくもな反人民的な膨張政策に帰因している。即ち、この大きな

課題との対決を真にとげていく中で逆に高石君の防衛をも同時に

なしとげていくんだ、そのような組合をつくり、そのような斗争

をつみ上げていく、しかもそれは、我々の手で絶対可能だ、とい

う事をつかみとつてきたと思ひます。これからも國鐵事故は不可

避に続発し、それとの斗いはひとり千葉のみならず、全國動力車、

國鐵労働者全体の課題として拡大しうけがれていくと思ひます。

同時にそのような全国動力車の最先頭に立つ先駆的な動力車千葉、とりわけ青年部に対する今日かけられてきている本部、関東

青年部内一部反労働者の分子の卑劣な組織破壊分裂行為を徹底的にうちくだいて、更なる前進をとげていかなければならぬと思ひます。

その長い、激しい斗いが、これをもつて大きく第一歩をふみ出したのだ、その第一関門は突破した。総武線はわが手中にあり、動力車千葉はその最先頭に立つ、もとよりわが津田沼支部こそその不抜の拠点たれ、という事を、斗いぬかれた支部の皆さんの全体の確認として、本日の座談会を終りにしていただきたいと思ひます

(以上、一九七二年十月収録のものを再録)

### 創刊によせて一支部の声

## 激動の七〇年代を闘いぬく組合へ！

——「労使正常化」「新国鉄」型攻撃に屈服し、千葉地盤破壊を策する一部反労働者分子を紛糾せよ！

(支部青年部員) 赤羽根 宜男

去年、國鐵當局と日本帝國主義は、國鐵百年祭という行事をもつてこれを祝おうとした。組合がこの百年祭に参加し、ましてや天皇と歓談するなど、あらゆる手を使って屈服させようとしている。このように組合が行動するならば、我々下部労働者はまさに悲劇としか言いようがない。第二次世界大戦において、親父が、兄貴が、親類の者が、天皇のため、國のためといいながら死んでいったことを忘れてはならない。その渦中で國鐵労働者は、満鉄に行き、中国人を使い、中国人の上に立つてあらゆる強制を強い、あげくのては殺して行くのであった。このように、血の歴史を持った國鐵が、またその歴史を繰り返そうとしている。我々はその歴史に終止符を打つため、人間として、國鐵労働者として、あらゆる闘争を先頭に立つて戦おうではないか、こういった國鐵の情勢の中で、國鐵當局は「労使正常化」なるものを持ち出してきてそれに屈服してしまおうとする本部は、「合理化」反対闘争をそのものを認め、合理化の結果が労働者の生活を極端におびやかさないよう、又、合理化の成果を労働者に還元してくれといふを改めて屈服的、改良的に歪曲したのである。だが、日本帝國主義と、國鐵當局は、組合のこのような態度をみすかして、再建十ヶ年計画なるものを持ち出してきたのである。この計画は、國鐵労

働者へのギセイの転嫁、屈服を求めるものとして國鐵労働者總体への大攻撃が開始されたのである。とりわけ運輸部門での合理化はその先端を行くものである。ついでに言うならば、我々は昨年船橋で起きた電車追突事故を運輸保安闘争として全國に例のない大闘争を順法で闘い、再建十ヶ年計画粉碎を前面に押し出し、総武線は、「我が手中にあり」と言わしめるまでになつた。この闘争は、動力津田沼支部結成以来、二年数ヶ月という短期間の中で、國鐵當局にさせなつたのであるしこの成果は局長をも引つ張り出し休職はさせないという確約をもたらしたのである。津田沼支部は、起訴攻撃粉碎まで闘うことを決意していたのであるが、地本の一部民同と呼ばれる人達は、この闘争を何ら明確にできはず、中途で集約してしまうという裏切りをもたらしたのである。我々は今日の全國の労働運動がこの千葉といふ一地区において、端的に表現されているとしか思えないのです。このような組合が再建十ヶ年計画粉碎という最大課題に対して方針が明確にできはず、いとしたら、我々は一人一人の革命的精神を持つて戦うことを新たに決意しなければならない。一方では合理化のしわ寄せが、他方では、武藏野線開業といふ「新国鉄」型といふ恐しい攻撃がなされてきている。武藏野線をモデルとした、全國新幹線網を建設

し、その「新国鉄」ともじうべきところに国鉄経営の重点を移し、「新国鉄」型経営を在来線に適用し又、在来線をつくり変えようとしている。「新国鉄」型の特徴としては、

(一) 出改札の自動化、入換用の無線機の使用、そして、駅舎の掃除は民間委託とし、

(二) その結果として、国鉄労働者の徹底した削減（武蔵野線は当初当局が考えていた人数の八分の一）であり、

(三) 国鉄は国鉄労働者が管理する（民託労働者を管理するものとしての国鉄労働者）という国鉄労働者と一般労働者との区別である。これはとりもなおさず国鉄労働者の意識を管理者的意識にしてしまうものであり、

(四) かの生産性運動が、國のためと称し、労働者の労働者魂を奪うものとして出来たように、「新国鉄」型もその限りではない。こうした視点を持つならば開業阻止を断念として遂行できるはずであるが、残念ながら労働本部、東京地本の指導部に一定の地位を占める日和見的、反労働者意識にしてしまったものである。

## 『電車運転士短期養成計画と闘つて』

(支部青年部員) 緋引邦夫 (22期)

私達は今時国鉄当局が行なおうとしている国鉄財政再建十ヶ年計画の矛盾と千葉鉄道局の要員計画のずさんさから当然出るであ

るう短期養成計画の最初の試験台にされたのである。

国鉄当局が良く口に出す「安全」とは何か？ それに対する根

拠は何かを鋭く追求していくがしかしながら結果的には当局の三ヶ月計画を四ヶ月に延ばし年末始輸送をゆさぶる程度であった。（動力車千葉地本三役は年末始輸送を一方的に妥結していることを忘れてはいけない事を付け加えておく）指導助役、養成助役は結局國鉄当局（千葉）が言っているのであるから現場はそれで従わなければならぬと言ふ様な現場の無能と管理局内の官僚的さをさらけだした。しかも現場区長以下、助役どもがあたかも犠牲者みたいな事を口に出しているのである。

九月二十五日付で津電の電車運転士見習として来た我々に対し一ヶ月もたたないうちで練習問題を配布し一週間以内に提出する様にならない五期養成の為の攻撃が起つた。我々は班長を先頭にこの攻撃に対し断固反撃しそれをやらなければ電車運転士になれない様な言い方をする養成助役を徹底的に糾弾し短期養成計画を根底からやめるがす戦いになつた。練習問題を提出させようという事は見習に対する不当を扱いであり勤務の延長である事を各自が自覚し練習問題を行なう事で話し合いついたのである。しかししながらあくまでも「安全」よりは「輸送増強＝増収」を以てとりつかれていく國鉄当局は、この重大な反省を迫られたはずの「練習問題配布」糾弾斗争から一ヶ月もするとまたしても、見習を始めてから三ヶ月にならない我々に対して今度は「登用試験」を行なうなどと、とんでもないことを言いだしたのである。三ヶ月といえばまだブレークの感覚もその日の状態によつてつかめないといふのが実状である。普通の運転中でも車掌からブザー合図

的一部の翼は視ることができず、組合自ら労働と競いあって転勤者を募り労働がまだまだ抵抗し、がんばつてゐるその真只中ではやばやと、「労働・転勤希望者名簿」を当局に提出するという行為がなされたのである。七十年代の日本帝国主義と、国鉄が、量的にも、質的にも大変革をとげようとしている中にあって、合理化がどんな目的をもつていてるか、どのように遂行されていくかを把握できない者があるとしたならば、決して「合理化絶対反対」を貫徹できないであろう。我々はこのようを裏切りを許さず、自らが闘争をけん引していく立場にたちあらゆる闘争を戦つていかなければならない。そういう思想が合理化を食い止めるものであり、そういう連動が労働者の階級的前進である。

この基本的立場こそ、本部青年部および関東青年部一部反労働者分子の千葉地本青年部破壊策動を改めて打ち破つてることを確認するとともに、七十年代国鉄労働者の大変革をかちとらなければならない。

(44)

があるとともにとまれないのである。当然にも見習の仲間からこんどの試験をどうしようかと言う声が何人からも出たのである。最初から三ヶ月養成は反対してあるのだからこんどの試験は全部白紙で出そう等いふんな声があがり私も試験をボイコットするのは養成であるので、すぐ支部の役員の方に話し、見習い全部が集り話し合つた結果、津田沼電車区で行う模擬試験及び局の行なう登用試験を白紙で出すことで意見が一致し、又同じ仲間の千葉運転区支部と連絡をとる一方、千葉地本に連絡し団交の席上でもこの問題を取り上げる様強く要求したのである。津田沼の模擬試験当日一人の例外もなく全員白紙で提出した事に対し津田沼当局は動搖をかくしきれず私達に対して試験をやつてくれ、白紙では困る等言つてきた。しかし仲間からの鋭い反撃にあり当局は打つすべきもなく本日は掃除をして帰つて下さいといふ様な状態になつてしまつたのである。戸田養成助役は明日の試験は是非やつて下さいと言つてきたがなぜか力がなかつた。試験を行なうには最底の条件即ち局長が、なぜこの超過密、運転保安設備の欠陥の中で三ヶ月養成が出来ると判断したかその根拠をあげて我々に対し納得させない限り明日の試験も白紙である事を見習一同は断乎として当局側に通告してひきあげた。翌日、局から試験官が来て試験を行なつたが結果は昨日と同じであった。これに対し当局は我々に對して何も言う事が出来なかつたのである。

仲間はすつきりした顔で又明日から見習で乗れると言つてゐた。あつと言つて間に正月もすぎ、又当局は中旬に試験を行なう旨の連絡があつた。我々は又白紙で出そうと考えたが、しかしこのままの状態を続ければ電車からの反発をかうおそれがある。又すぐ新たに見習が来るという状況を判断し、支部、千葉支部の仲間と連

(45)

終を取り話し合った結果今回の試験を受ける方向で考えだしたのである。しかしながら運転事故の様な事故を起しかねない。そうすればその責任は全部運転士に転嫁されてしまう恐れがある。こんな状況下では、このような短期養成を正当化するような試験をうけられない事で意見が一致し津田沼當局と団交を行ないその中で要求事項として次の様な事を提出した。

(一) わからない線区又は指導員の添乗を見習の側から要求した場合は見習の要求を無条件で受けいれ、指導員を必ず乗せる事。

(二) 車両故障等処置が悪かつた場合及び列車の遅れに對して当局は不当な介入ないし指導をしないこと。

以上の様な事を出し認めさせていたのである。我々の仲間はこの短期養成と言う當局のミスを我々におしつけると言う超反動性の中で團結を強めることができた。又團結を強めることで自分自身を強くすることが出来たのである。船橋事故責任転嫁を粉碎し運転保安の確立(設備と慣行、運転理念)を我々も津田沼支部の一員として断固として斗つて行きたい。

## 下位職充當絶対反対。短期養成攻撃粉碎 電運見習生は一致團結斗いぬこう!

関東23回見習一同

現在國鐵當局「千葉局」が押し進めてる新再建十ヶ年計画の合理化の一貫として行なわれた下位職充當問題に対し数回にわたる地本大会決定方針にもかかわらず組合原則を全く無視した地本執行部のきわめて悪らつスト破り的行為に対し、すべての組合員「とりわけ地本青年部」は、こうしたダラ幹以下の篠原体制に対し不満と疑惑をいだかざるを得なくなつた。

當局の先兵と化した篠原体制も先きに行なわれた二回にわたる継続臨時大会に置いて怒りあふれる各支部代議員及び傍聴者の追及のもとにとうとう辞任という窮地にまで追い込まれるに至つたのである。今こそ我々「津田沼支部」は腐敗しきつたダラ幹以下車種が増え、運転線区が増え、車検回数が減つてゐる現在、本来ならば見習養成期間は当然長くなつてあたりまえなのであるにもかかわらず、逆に短くなつてゐるのである。なぜ短かくしなければならないのか。それは明確である。當局の要員の無計画さ、

語つてゐる。

昨年國鐵當局の押し進めてる新再建十ヶ年計画の代償として起るべくして起つた船橋事故が発生した。この事故に対し當局は、新再建十ヶ年計画、及び運転保安のミスを一切隠滅し、その責任をただただ乗務員に転嫁している。「果して當局の言つてゐる安全とは一体何なのか!」

車種が増え、運転線区が増え、車検回数が減つてゐる現在、本來ならば見習養成期間は当然長くなつてあたりまえなのであるにもかかわらず、逆に短くなつてゐるのである。なぜ短かくしなければならないのか。それは明確である。當局の要員の無計画さ、

的篠原体制及び當局と一体となつて組織破壊を企てる動労内一部反労働者の分子を断固撲滅し動力車労働組合の前進の為、あらゆる組織破壊攻撃をはねのけ、千葉地本の内外に真に闘うわれわれ労働者の不抜の指導部をうちたて、津田沼支部は團結といふ名のもとに結集していかなければならない。津田沼支部の役割は決定的に重要である。

更に、我々電運見習生三十数名は現在國鐵當局の方針に基づき、三ヶ月といふ短期間で養成されようとしている。今、激烈に斗われている運転保安斗争と、この問題はきわめて密接に結びついてゐる。即ち、國鐵當局のいふところの「安全」の本質を雄弁に物語つたが無視された。そして、兩腕に戸田助役と指導助役を従え区長が姿を現わした。何とその時すでに退区時間の二、三分前であった。その後、私への見せしめ的「処分」の発端となるこの「事件」が起つたのです。我々七名は窓側へ一人、三人、二人の順で座り、私は二人の隣へ三十~四十cm離れて座つた。私の

『俺たちは虫けらじやない』

——「反動区長」糾弾・追放の闘いを更に強化続行しよう!

(支部青年部員) 藤代富男

千葉運転区より強制転勤により津田沼電車区に来た我々七名は、練見も終え二月二十一日に最後の確認を終えた。明日からいよいよ七名とも一人乗務で勤務につくという日の午後、この「事件」は起つたのである。

二月二十一日、われわれの退区時間は十六時十八分となつており、十六時に最後の確認を終えた。ところが、何を思ったのか戸田助役が、これから区長を呼びに行くから全員そこに居残れと我

々に言い出した。我々はそれに対し「退区時間も間近いし、区長の形式ばつた言葉を聞くことで事故を防げる訳ではない。帰せ」と言つたが無視された。そして、両腕に戸田助役と指導助役を従え区長が姿を現わした。何とその時すでに退区時間の二、三分前であった。その後、私への見せしめ的「処分」の発端となるこの「事件」が起つたのです。我々七名は窓側へ一人、三人、二人の順で座り、私は二人の隣へ三十~四十cm離れて座つた。私の

座った席は話を聞くに充分聞こえる範囲であり何の支障すらない

し全体の統制を乱す様な位置では絶対にない。しかし、私の座つ

ている席が気にくわないということで、軍隊長（区長）いわく、

「前へ來いというのがわからないのか、前に來いといつたら前へ

來い」とがなりたて恫喝して來た。私は「ここで充分聞こえるか

ら前に出る必要はないではないか」と言つたら、驚いたことには

区長は私に對し、「そんな反抗精神を持つやつは事故を起す危険

性大であるから当分の間お前は乗務停止だ」と、まったく一方的

処分を言いわたし、全体がアゼンとし、抗議の声がとびかう中を

トイと出てしまった。まさに職権の濫用である。我々は虫

けらではない。我々は区長の言うままに動くロボットでもない。

乗務員にとって、「乗務停止」ということは極めて重い罰則で

あり、「免職」「休職」につぐ重罰である。いつたい私が何をし

たといふのか。たかだか三十分横に動かなかつたからではな

いか。ただちに二十三日、即時乗務停止撤回、反動渡辺区長追放

の抗議集会が娯楽室で六十余名の結集をもつて開かれ、われわれ

全員は区長室に反動渡辺区長糾弾を行つたが、区長はいち早く逃

亡し、身がわりのポンコツ助役を置いて、我々の抗議をそらせん

とみえすいた行動をとつていた。ところで、彼の逃亡先が「成田

山への交通安全祈願」というのには我々一同全くの口あんぐりであつた。

二十四日、反動区長糾弾の集会が再度もたれ、区長室へ雪崩こ

くしていった。区長は「反抗精神があるやつが事故をおこすのだ

」の一点張りで逃げまわっていたが、だがしかし我々のますます

もり上の糾弾斗争の前に、あわてふためき、二月二十六日、斗争

五日目、電車区始まって以来はじめての「区長からの謝罪文」を

業務掲示板に張り出し、私の前に頭を深々とたれて謝罪したので

ある。この謝罪をふり返ってみて、組合員全員が区長のこの様な

暴虐ぶりに對し、私個人の問題としてではなく、「第二の藤代を

出させてはならない」という怒りが團結として表われた。まさに

この鬨いは、團結による勝利だといえる。我々はこの問題を單に

職場における当局の不當行為として彈劾すればこの問題は終りだ

といふ単なる抗議闘争に終ることなく、この問題の本質を見抜か

なければならない。我々動力車千葉地本・地青に対する反革命カクマ

ルと当局の一体となつた動力車千葉破壊策動であるということを、そしてこ

れからも当局のある不當弾圧と横暴に対し絶対に許してはならない

そのような当局の行為に対し断固糾弾し粉碎して行かねばならぬと思ひます。