



船橋内争四ヶ月の資料集

動労千葉地方本部

内争 レポート 記録

船橋市井田上町の記録

年月日	行動	内 容	約 束
75.12.8	ヤ二十回船橋公判	検察側禁固三年の論告が主	
75.12.25	高石昌敏郎集会	三日未判決でむけ全組合員の二ヶ月終決起体制の方針を提起	
76.1.10	地本田結旗用へ	無罪判決獲得でむけ終決起総行動の方針	
1.16	ヤ二十回船橋公判	弁護側最終弁論、支援方組面々、組織内全支部から五十四名で千葉県裁量団斗争を力強くする。且の日の傍聴の際、千葉地本の「即」批判の提出を反対する。	
1.30~2.9	ヤ九十二回船橋公判	千葉地本より西田の傍聴団が参告。青井部動方の戦闘団結と統一のたびに西田への譲り受けを力強くする。	
2.5	ヤ二十一回船橋公判	千葉地本より西田の傍聴団が参告。青井部動方の戦闘団結と統一のたびに西田への譲り受けを力強くする。	
2.12	ヤ三十一回船橋公判	一部の千葉地本排除策動を発砲し、動方の戦闘団結と青井部動方の譲り受けを力強くする。	
3.13	ヤ九十三回船橋公判	船橋駅構内零号アパートの屋上上の撤去を力強くする。	
3.13	地本独自の運動保全 特認斗争 統一ペト	船橋駅構内零号アパートの屋上上の撤去を力強くする。	
4.1	船橋裁判判決公判	禁固二年執行猶予三年の反動決	
4.5	反動判決抗議の対 局集団交渉	高石四の復取と運動保守確立を要求	
4.13	スタート戦総決起集会	津田沼電車区全透・吉田金澤支機組合改善等を力強くして集会を力強くする。	
4.14	船橋争故反動判決 抗議反命運無保全 内争集会	高石四の休眠解除・運動保守設備の改善等を力強くして集会を力強くする。	
4.20	ロッキード・糾弾・予算 強行採決抗議ペト	津田沼支部をはじめとする国電ペトス	
22.5 ペト		二十一回・四時をもつて上	

3月無罪判決獲得へ向けて、総決起体制を確立し
総力を挙げて署名運動を圧倒的に勝ちとろう！

1.26 千葉地裁包囲戦争に
全力で結集しよう♪

- 署名運動について
- 県労連各単産への署名要請については、一月八日県労連常幹の際に要請を行い、一月十二日十三日に各支部が受け持ちの地区労を訪問して協力を要請し、その後に各支部が各単産へ署名用紙を持っていき協力を要請する。
- 以上の各段階で地本執行部が極力各支部へ出向いて指導できる体制を確立する。

一月二十六日に弁護側の最終弁論（第二十一回公判）を迎える船橋公判闘争については、「十二。二五総決起集会」の圧倒的成功をはじめとする様々の闘いが精力的に取組まれているが、速報15で既報のように無罪要求署名などの取組みが今後に残された課題として、われわれの前にある。

地本は一月六日、第七回斗争委員会を開催し、「

の船橋公判闘争についてあらゆる可能性、創意性を掘り起して闘いを構築して行くことを確認し、次のような具体的な取組みを決定した。

1. 署名運動については、第四十一回臨時地本委員会すでに確認した通りであり、細部については、組織・教育部を中心に対処する。

2. 一・二六 第二十一回公判に列車運行に必要な最少限の人員を残して全員が動員参加する。

そのため、明番、非番、公休はもちろん取り次ぎり今まで年休をとつて全員制服又は作業服で参加する取組みを各支部に指令する。

第四十一回臨地委の決定による津田沼支部の取組む親書活動がすみやかに達成するよう指導する。

4. 電話信ヶ機の撤去等、運転保安確立のための当局に対する闘いに弱点のあつたことを反省し申二号を発する等、生産点に於ける闘いの再構築を早急に行う。

5. 県労連単位の動員を一・二六公判に集中できるよう働きかける。

以上の闘争委員会決定を踏まえ、組織部・教育部を中心と、一月七日、署名活動をはじめとする闘いについての対策会議を開き次のことを確認した。

1. 署名運動について

県労連各単産への署名要請については、一月八日県労連常幹の際に要請を行い、一月十二日十三日に各支部が受け持ちの地区労を訪問して協力を要請し、その後に各支部が各単産へ署名用紙を持っていき協力を要請する。

以上の各段階で地本執行部が極力各支部へ出向いて指導できる体制を確立する。

各支部の受持ち地区労は別表の通りである。

支部名	受持地区労
新小岩	葛飾、野田、柏、松戸
津田沼	市川、船橋
幕張	八千代、習志野、千葉（一部）
千葉	千葉
蘇我	市原
木更津	君津、木更津
館山	安房
勝浦	長生茂原、夷
銚子	銚子、旭、八日市場
佐倉	四街道、佐倉、山武
成田	成田、印旛西部、我孫子、多古、香取佐原、
小見川	

2. その他の取組みについて

(1) 全業務員を対象とする腕章（「船橋裁判勝利・動労千葉」）及びカバン用のステッカー闘争を地本内で統一したものを作製し実施する。

(2) 一・二六公判闘争に向けて、ポスター、ゼッケンを作る。

(3) 一・二六公判闘争に向けて、各支部で横断幕、または懸垂幕を作るよう指導する。

(4) 一月十四日、地本業務員分科常任委員会提出して、船橋事故を巡る乗務員を中心とする集団交渉を対千鉄当局と行う。

―― 今日までの反合・運転保安確立闘争の――

―― 成果を賭けた闘いだ！ 闘いの中から――

―― 真の大衆闘争を構築し無罪判決を勝ち――

―― 取るまで闘い抜こう！――

以上が船橋事故闘争についての十二・八反動求刑 → 第四回臨地委 → 十二・二五総決起集会と続いた求刑以後のわれわれの闘いの経過とそれを踏まえた今後の闘いの取組みについての確認である。われわれはいま、ここで再度、この問題の背景と意義についてしきりと確認し、一・三〇〇名全員が確信をもつた闘いを構築して行かなければならない。

アメリカのドルに依拠した戦後支配体制が七〇年代後半に突入したいま、決定的崩壊の淵に立たされ、この危機の影響をもつとも深刻に受ける日本の支配者階級はベトナム以後「えとも柱とも頼むドル体制の崩壊の前で資源と市場の枯渇という事態を迎えて」いるのである。ここに至って尚、日米安保条約による武力的保障にすがりついて生きるしか道のない日本支配者階級は、朝鮮侵略

政策をおしすすめ、一方国内的には民主勢力の弾圧とあくなき搾取と收奪によってその立場を守らうとしている。

七五年スト権ストではつきりと現出されたむき出しの階級闘争の時代の到来は、まさにこののような背景をもつものなのである。

じののような内外の情勢のもとで、国鉄は産業の動脈としての性格上からも階級対立の焦点とならざるを得ない位置にある。

搾取と弾圧の焦点としての国鉄に、敵は何をねらうのかということは以上の背景を考えれば明白である。

すなわち、徹底的合理化攻撃と、それに反対する労働組合の破壊＝弾圧策動である。

国家予算の焦点が赤字国債の発行と「国鉄の再建」にあつたといふような情勢のもとで、国鉄当局は、一月段階におけるスト権スト处分と更なる合理化を政府に対する意図という形で明らかにした。

新たな闘いの情勢は、七六春闘へ向けて刻々と焦詰り／＼ある。このような背景の中で船橋事故闘争をはじめとする千葉地本の反合・運転保安確立の闘いの占める位置は何か。

ドル体制＝日米安保体制下の高度経済成長政策とその補完物としての国鉄の長期計画＝新再建十ヶ年計画という支配体制の設計図そのものに鋭く、激しく喰らい付く闘いとして、いまや敵の屋体骨を搔がす闘いとなつて全労働者大衆に未来の展望を指示示すものとなつてている。

反合・運転保安確立の闘いの突破口として切拓かれた船橋事故闘争のこのような飛躍的発展は何によつて可能となつたか。

言うまでもなく、それは労働者が最も團結の力を必要とするときに労働組合が正しく機能するという労働運動の原則を貫く組織方針をもつて事故問題を反合・運転保安闘争として正しく位置付け、それが国鉄当局のマスター・プランである再建十ヶ年計画粉碎に発展させる展望をもち闘いぬいたからに他ならない。

この労働運動の原則を、われわれはあくまでも見失つてはならない。敵階級の反動の尖兵としての検察当局が整固三年という全くわれわれの容認できない求刑を行い、企業責任の問題を全く顧慮しない証拠指揮によつてこの公判を乗り切ろうとする裁判所当局に対しわれわれはあくまでも合理化の不适当性と真の事故原因の追求を続けて行かなければならぬ。

闘いはあくまでも一・三〇〇名の鉄の團結を中心とし、動労会本部の願いへと発展させ、さらに全車両へと拡大させるという方向性を持たなければならない。

一・二六公判闘争はその突破口だ！

勤務以外の全組合員は明番も非番も公休も返上し、さらには年休を取つて、全員が制服または作業服に身を固め、制帽を付けて、地裁包囲闘争に結集しよう！

船橋事故闘争を公判の場だけに矮小化させてはならない。

生産点における実力闘争と結合し、公判闘争へ最大の動員を集中することによつて闘いを拡大して行こう。

事実が明らかになればなるほど、眞の事故原因是鮮明となる。

そのことによつて大衆の世論を巻き起し、この大衆世論をもつて司法反動の厚い壁をぶち破る以外に船橋公判闘争の眞の勝利はない。

成田線、総武線の貨物列車の脱線転覆事故を見よ。眞の事故原因は除去されずにいまなお嚴然と存在している。

船橋事故闘争をはじめとするわれわれの運転保安闘争は、警察権力をもつて成田線事故責任の追及を線路保守体制に向けさせた。

しかし、眞の事故責任が国鉄当局そな自身にあることは明らかのことである。

その真実を船橋事故闘争を勝利させることによつて追及しないならば、いつまた、われわれをして牢獄への道を歩ませられるか知れない。

船橋公判闘争で無罪判決を勝ちとれないということは、今までのわれわれの反合・運転保安闘争の成果を全て否定されるということなのである。

船橋公判闘争は三月判決公判までの三ヶ月間が、まさに正念場の闘いである。

この三ヶ月間を動労千葉地本一・三〇〇名の総決起体制をもつて闘い抜かなければならぬ。

一・二六地裁包囲闘争に可能な限り最大限の動員を勝ちとり、署名運動に県下全域を砂煙りを上げて邁進しよう。

明日はわが身を守るこの船橋事故闘争を無罪獲得まで、たとえ最高裁まで行つたとしても、石にかじり／＼いても勝ちとらなければならぬ。

地本総決起体制で三月無罪判決獲得へ向けて闘い、さらに処分粉碎の闘い、七六春闘勝利へ向けての闘いに結合させ、無罪判決、大巾賃上げ、合理化粉碎、運転保安確立、スト権奪還まで、動労千葉地本一・三〇〇名の團結をさらに打ち固めて闘い抜こう！

速報 動力車千葉

No 24 昭和47年1月29日

船橋事故公判闘争

TEL { 2258
2259 }

1.26 地裁包围闘争圧倒的に勝ちとられる。

500名の署名をつさづけて、高石運転士の4万名の署名を要求！

無罪を要求！

船橋公判斗争は、全管内をスローガン列車が走りまくしながら、一月二十六日、オ2回公判を期え500名を越える地本各支部の動員者が麻廷の一時も前から続々と地裁へ集結し、県労連支援団組合員約70名も駆け付ける中で麻廷前から騒然たる状況のなかで圧倒的にかちとられた。

制服、制帽、仕業服で身を固め、セッケン、腕章、はち巻きをつけた動員者に対し千葉地裁当局は県警機動隊・裁判所職員等500名余を配置し、門を守めて動員者の入構を拒否すると、裁判所の正門前から延々と通り地裁を包囲する。いう弾圧体制で臨んできた。10時の麻廷を迎えて、裁判所の正門前から延々と通り地裁を包囲する形で展開した動員者は、県労連の宣伝カーから、地本のあいさつに対し、歓声をあげ、盛大な拍手で応え、機動隊の指揮車からのマイクによるお罵をはねのけて斗いみいた。

その後、青年部や各支部がそれぞれ集合形式で本裁判斗争の意義等を討議しながら12時の麻廷を待つこととしたところ、当初から正門を固めていたわれわれの行動を妨害して来た県警機動隊は「通路をふさぎ、道交法の違反である」として排除しようとする動きに出てきたが、県労連幹部、社会党の市川県議、小川市議、菅野顧問弁護士等も加わった500名の熱気あるる固いスクランブルをもって、この弾圧を粉碎し最右まで地裁包囲斗争を貫徹したのである。

検事論告の不当性を徹底的に論破！

—熱のこもった最終弁論—

一方、法廷内では、竹森・加藤・田原各弁護人と高石運転士が熱のこもった弁論を行ない、検事論告の不当性を次々と論破していった。

同日、裁判所へつけた4万名を越える署名の重さと、千葉地裁を包囲する500名の組合員の声援を背景とした弁論は廷内を圧倒したのである。

まず初めに、本部特勤の竹森特別弁護人にによる「国鉄輸送の現状と運転保安対策の立遅れについて」と題しての弁護が約45分にわたっておこなわれ、本件事故は運転保安対策に原因があることを明らかにした。

次に、加藤弁護人が弁論で立ち約50分にわたり、「検事側論告求刑（禁固三年）なる趣反動的攻撃！」について反論を加え、論告の一つ一つの矛盾に鋭く切り込み、その裏付けを完璧に論破していく。

続いて、田原弁護人より、法理論の立場から、検事側の論告の不当性を主張した。

最後に、高石運転士の最終陳述に入り、事故当時の運転方法から始まり、ATSで停止した地点を明確にし、一旦停止後、再発進し理由を述べた後、「私は、ATSの鳴動後、5ヶ月足らずの短い経験の中で指導を受けた全ての知識でこれに対応したが、事故は避けられなかった。私は、二度とこのような事故が、あこらない機関の革政根絶のため、事故の真の原因を明らかにし、審議されるよう望みます。」と結んだ。

予定時間をおもオーバーした最終弁論に対する、これまで強引な訴訟指揮で、われわれに充分な立証機会を与えたかった森岡裁判長も、500名を越える地裁包囲斗争と、4万人を越える署名の重みによって、これを阻止することはできなかったのである。

へ裏へ続く

県警機動隊の暴虐 まやまの弾圧を粉碎し、

戦闘的「云モ」を敢行。——総括集会の圧倒

的高揚を勝ち取り、船橋裁判斗争を最後まで斗い
ぬく決意をうち固める——

開廷を待ち、12時50分、云モ隊列はシエア・レヒコールとともに出現した。轟を待して云モ隊は、県弟連の宣伝力一の先導で、旗竿、横断幕を押し立て、青年部を先頭に激しいジグザグで千葉市内の一帯のめぬき画りを制圧し行進した。

県警機動隊は県労連宣伝力一の前に指揮車、装甲車を配し、云モ隊列をサン代イッチにして規制しようとしましたが、隨所で激しい衝突がくり返され負傷者も多数でしたが、この機動隊の暴虐に対し完全な規律を保つた戦斗的云モ行進を完遂し、機動隊の弾圧を粉碎して13時40分千葉鉄局前に集結し、報告・総括集会にはい

る。

集会は、三浦教宣部長の司会で進められ、冒頭関川委員長は、「公判の場でやるべきことは全てやり尽した。地裁の頑迷な訴訟指揮で充分な立証機会のない中の弁護人の方々の努力に心からの敬意を表したいと 思います。あとは裁判官がどう判断するかの問題であるが、われわれはこの司法反動の中で過大な期待はしきれない。無罪判決を勝ち取るまでわれわれは斗いぬくのであり、その意味では組織として何をもちゅうたらすとこころはない事をわかれれば確認していく。私は言ひたまに運転保安確立に対する意識が決定的に低かった時に、この船橋事故斗争を提起し、当初から首都圈をゆるがす斗争を構築し、再建十ヶ年計画による合理化の矛頭をあげき出しこきた。管内全線14ヶ所(20%)にも及ぶ駆除区間の設置を認めさせる事によつて、連日2000分を超える列車運送を生み出し、日常的に減產斗争をやってくる状態をつくり上げたわらゆれの斗争を、「破産した」となどと全国大会の代表として発言し、われわれに敵対する者が居るといふことである。

千葉地本の組織は、今や万全である。今日の地裁包围のオニで現実に証明しているようだ、日勤時間帯でも、われわれは一、三〇〇名の構成員の中で50名の結集中刀がある。タオの集会ならば常に700から800名の動員を

集め、多い時は900名の動員を結集してくる。このように運動が「運動の破産した地本」でできることか、と私は言ひたい。

昨日からの夜を徹してのスローガン書きとステッカーハリ走り回った結果として1月10日からの乙澳周の間に組織内で二万・他単産で二万、計四万名を超える無罪要求署名、更に堂々たる戦闘的云モ——これらは何によつてもたらされたのか。

この斗争を支えたものは、いまでも多く青年部を先頭とする組合員一人一人努力のたまものである。

このわれわれの斗争を否定し、排除しようとするとかいることに、私は深い憤りを覚える。われわれ千葉地本1300名は、あくまでも、組織原則に沿った階級的解決を目指して団結していくことを、すでに機関確認している。

あらゆる困難に立ち向う、千葉地本1300名の団結をさらに打ち固めたいこう」と、決意をこめたありさつを行つた。

続いて、竹森、加藤両弁護人の報告、社会党を代表しての市川県議の連席のありさつを受け、地本中野書記長から、「スト雀スト处分粉碎・七六春斗へ向けての斗争の具体的とりくみも含めて、基調報告を行ない、船橋裁判斗争を無罪判決が出来るまで最高裁まででも斗争を繼續していこう」と、決意表明を行ない、万雷の拍手と喝采がこぼれを包んだ。

最後に、高石運輸士が立ち、「これまでの支那にいたから感謝します。本当の事故責任が明らかにならぬまま最後の最後まで斗争めく覚悟です」と決意表明を行ない万雷の拍手と喝采がこぼれを包んだ。

(以上)

まず總武、成田線

國鉄内
老朽化レール交換作業

旅客はバスで代替輸送

(11)

千葉鉄道管理局は、管内の老朽レールの交換を計画していたが、六日その具体案をまとめ発表した。それにると、月中旬から三月下旬にかけて、総武本線飯岡 - 猿田間、八日市場 - 千葉間、成田線安食 - 小林間、成田 - 佐原間の四方所について工事に着手する予定。このため、作業区間の電車の運転が一時とりやめとなるが、その間の旅客輸送の方法として、バスをチャーターしており、局では「現在の大體輸送に対応出来る強度で安全な駅道整備をするの」

が、今回のレール交換工事の目的。一時期迷惑をかけることになると理解せ」と利用者に協力をお呼びかけている。

現在同局管内には、老朽化した三千七百四十九台が総武本線で一千三百五十九台、同線延長の一八%、我孫子線を含む成田線で二千五百台、同一五%あり、今回の工事によつてそれぞれ一三%、一五%に減ることになる。

以下工事区間、運休本数は次の通り。

【八日市場 - 千葉間】 ▽三月四日午前十時 - 午後三時 ▽作業区間約一・三%減 ▽運休一本 ▽代行バスは木下 - 安食間、猿田間延べ三千四台。影響利用者は約三千三百人。

【成田 - 佐原間】 ▽三月二十五日午前十時 - 午後三時 ▽作業区間約一・三%減 ▽運休一本 ▽代行バスは成田 - 佐原間延べ三千六台。影響利用者は約三千三百人。

【安食 - 小林間】 ▽三月十一日午前十時 - 午後三時 ▽作業区間約一・三%減 ▽運休一本 ▽代行バスは木下 - 安食間、猿田間延べ一千六台。影響利用者は約三千五百人。

動効千葉地本のねばり強、ゆくよつて
千葉鉄道局へ線路の抜本的改善計画を
出せると同時に管内の老朽化したレールの
大々的な交換に着手する。//

線路の危険個所一掃へ

千鉄局 4ヵ年計画、90億円かけ

千葉鉄道管理局は十七日、新年度から四ヵ年間の線路整備計画を発表した。列車の増発など輸送量が急増したのに比べて線路の整備が遅れ、危険を避けるため、ほぼ全線区で徐行運転、とくに外房線など複線区間では特急が常時十分以上遅れるなどの現状を改善しようと云うもので、四年間で約九十五円をかけ老朽レール、まくら木の交換などの線路整備を行つた。同社によると、現在、早急な対策が必要なのはレール交換(37式標準レールを50キロメートル換えるなど)が百四十四km、まくら木の強化(木製からコンクリート製になら)十三万本。道床の改良工事までに整備して、現在、百四十四個所ある徐行区間もほぼ解消できることとしている。

同管理局では現在、とくに危険
されている外房線水田一八積駅間、内房
、「総武線幕張一千葉駅間、内房
幕張我・柏木浦駅間の計三区間に、
床、路盤工事などをこの三月が
五月ころまでに行う「緊急軌道
工事」を計画中で、また、三
月の今年度内にも約二十億円
かけてレール交換、まくら木交
替などの線路整備を重点的に行
う。

これに対し四十八年十一月以来
線路状態の改善」を要求し、順
闇争や全線区 徒行運転などこの
組みをしていた動労千葉地本
が心じたもので当然」と、一心の
価はしながらも「遅すぎるし、
この計画を「われわれの要求
続ける必要がある」（中野洋・
同地本の中野洋記長は「単に線

同管長」と冷靜な反応。
同地本の調べでは、現在の管轄
危険箇所は百四十一カ所、三百三
二キロメートル及び、徐行運転のため
一日列車合計で一千分の運れが
出ている。

また、昨年一年間の線路状態が
原因と同地本でみている事故は駆
線・転覆二件、レールのキ裂五
件、レールのつぎ目板損傷四件、
その他四件の計十六件。たまたま
転覆という大事故に至ったのは駆
物列車だけだが、他は全部旅客列
車が関係している。このため、危険
を未然に防ぎ、レールの寿命を延長
するための徐行運転についても、
同地本が三年前から線路整備に目
合約十ヶの全線区スピード・ダ
ウンを要求、当局がこれを昨年十一
月より認めめたとしている。

2/18 每日新聞

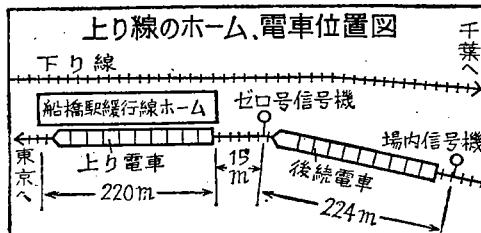
An aerial black and white photograph of a large industrial complex. The facility features several large, cylindrical storage tanks of varying sizes, some with external insulation. A prominent feature is a tall, vertical pipe or chimney that rises from a central processing area, emitting a thick plume of smoke or steam. The complex is enclosed by a fence and appears to be situated near a body of water, with some vegetation and possibly a road visible at the edges. The overall scene conveys a sense of heavy industry and environmental impact.

75・8・13 我孫子線(成田~松崎)
脱線事故発生

船橋事故の直接原因である構内零号信号機
完全撤去を要求してついに起ら上がる！

毎日 昭和51年(1976年) 3月9日 (火曜日)

ダイヤ守るため 千鉄局 動労 ダンゴ運転で危険



に設置して使用開始された。
船橋駅には本業、ホーム手前
自二十四時地帯に「場内信号機」
があり、ホームに電車が入ってい
る間は、後続電車はじめて待ち停
留する。
ところが、一日の利用客は三千
万人といふ異常に多忙な
「ラッシュ時」のためラッシュ時
には二分半間隔の過密ダイヤで国
電と宮園地下鉄が競争。この結果、
電車の待ち合い距離を縮め
るためにいわば使法として「ゼロ
ロス」が設置された。この結果、
後続はホーム十五秒のゼロ信号機
まで進入して停車でき、待ち時間
のロスが少なくなる。

動労、撤去闘争を展開

國争^ノを組むことにしておら、或行きが注目される。

電船船駅構内にある一本の交則信号機をあげて、「道転士に危険な見込み無地転を要望するもの、即時撤去せよ」ととめる勅令千葉地本(関川委員長、千三百人)と、千鉄管理局(幾谷昭男局長)の間で激しい安全論争が続いている。この信号機は、過密ダイヤをやらいとするため、通常の一場内信号機のむかに内側のホーム直前に、交則的に設置された通称「ゼロ号信号機」で、この位置にるのは、県内では同種だけといふ珍しい信号機。同地本は、乗客の安全のためにも、交渉決裂の際には全國でも珍しい「信号機撤去

変則信号機めぐり安全論争

構船橋
内駅

動効千葉地本（関川清義委員長、千三百人）は、国連艦武蔵船橋内に銀行係の設置を行つてゐる。「母港として横浜」の撤去を求める、海上保安廳幹部間で交換を行つた上で、日暮に於て決議した。この問題は、ラッシュ時、一分間隔で二つ過度ダイヤの運行を確保するため設置されたとあるが、母港信号機は、県内では同様だけである。同趣旨では、「アリ（列車自動制御装置）を無意味化して、県内を運転するもの」と強調して撤去を要請しておらず、國立大学第一病院の入院料（約四百円）が該問題を差し引いて、四日にも關節を突入する方針である。総理は現地でも内、外房線の荷物運送（四百）軒並み五分近い遅れを出していながら、突入を止めると、運動ダイヤは大幅に乱れる」としたが、この問題は別名、幻の信号機と呼ばれ、乗務員には懲罰高のもの。県内では経武鉄道船橋駅の内、運行終了だけ設置されてい、反対側には出入口装置機があり、この一つの運行機は從え、ホームの内、運行終了している間に、後方へ駆け出さずして、車が出来たとすべくして統一して本駅事務室の出入口内に設置機に入れる。同問題の上位銀行係の設置は、その端から「四百回路を走らせる」に場内信号機があり、その間に

四日から減速闘争が

見込み運転強要ご免だ

船橋駅「過密ダイヤ用」に勤労地本

無元 月 1976.3.23. 蘭花

『幻の信号機、撤去せよ！』

四日から減速

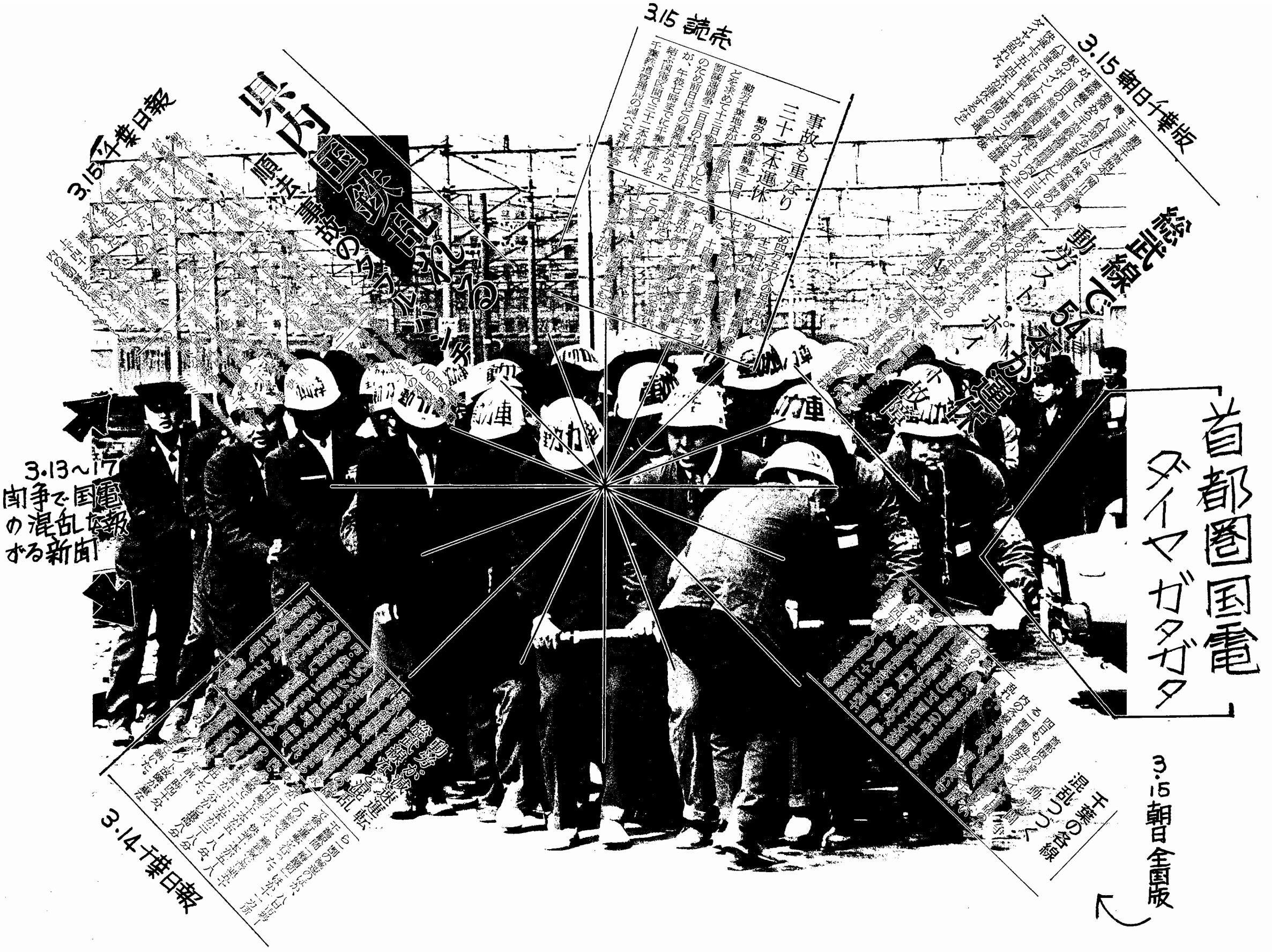
見込み運転強要ご免だ

船橋駅「過密ダイヤ用

西日本がまだ連絡していないチヨーが黙った。一方、立木少佐は居る所を尋ねた。
「撤退は現在の大轟轟連絡室からではない。ラジオでサムライが鳴らして当然できない。それで反応してしまったので、随時すぐ確認を怠らないでほしい。随時ひどく騒ぎを抱えていたが、このままでは危ないとはいえない。突入すれば、かなり遅れが出で迷惑をかけられるので、なんとか船着を済ましてから出でよう」と語るばかりだ。

「信濃撤去作戦、を組む」とことだした。しかし、「信濃襲撃」は平鉄局側内では初めのだが、同地本では、場内回機のいじりといふことで、ダウンし、一たん停止中の戦闘機を動かすやうに各支部で準備令が出た。同地本では、平鉄局の集中する「三四四番入」で、運転手が「起動を見せよ」といふが、千鉄局が「あくまで船泊が難易」としているため、深入は罷め。現在、内外戻の徐行運転のまま寄りで総武線を渡り、平成五年八月二十九日、八時三十分の運転を出していざなふと、深入はタイヤが相手取れないと云ふ。信濃、山野井同地本配達は、こゝで終りだと思われる。運転送達はもはなだ�이다.

7



銚子、勝浦、館山支部を先頭に三・一七ストを敢然と打ち抜く！

さらに二・三〇から四月決戦ゼネストの爆発へ！

房総半島完全アヒ！

船橋駅構内信号機撤去を勝ちとる！

「賃上げ零又は一ケタ」の攻撃を打ち破り、四月決戦になだれ込む第一歩として反インフレ、最賃制確立、反処分、ロツキード事件糾弾等の統一目標をかかげ、春闘共闘傘下二六組合が敢然とストライキに立ち上つたが、政府、独占の頑迷な態度を前に、全く前進がなく、所定通り打ち抜きとなつた。

我が労働は、三月十六日の指名ストを皮切りとして、館山・勝浦・銚子の三支部を先頭に、三月十七日、午前零時よりの全国四七拠点支部における一四Hストをもつて新幹線、国電を除く、全国主要幹線における闘いとして、一糸乱れず闘いを貫徹したのである。

このようないま、一七ストを中心とする七六春闘の貫徹が厳しい七六春闘をとりまく現状を突破する起爆剤となつたことは間違いない、我々はこの闘いをステップに政府、独占にするどくせまる闘いとして三・三〇から官民一体となつた四月決戦ゼネスト実現にむけて奮闘しようではないか！

――全国を牽引した三・一三――

――以降の千葉地本独自闘争――

――一定の前進を確認し集約――

「（三）一七統一闘争に先きがけて、我が千葉地本は、一月以降全組合員一丸となって総決起体制で取り組んで来た船橋事故裁判完全無罪獲得、船橋駅零号信号機撤去、反合・運輸保安確立等、地本独自要求獲得のために（地本速報No.三四参照）船橋駅緩行より場内信号機等管内各線区における危険箇所を指定し、三月一三日以降、特認減産闘争（B行動）に立ち上つた。

この特認闘争において、我々は連日四〇・一五〇本の連休、一〇分～五〇分の遅れを現出し、千鉄当局はもとより、首都圈をゆるがし、この闘いをもつて三・一七ストに引きつき、文字通り全国を牽引する闘いとして貫徹したのである。

こうした特認闘争を背景とした地本独自要求をめぐる対当局交渉は、連日断続的に展開されたが、最終的に三月十七日、十九時三〇分次のとおり基本要求の前進を確認し集約することとした。

(1) 零号信号機の撤去について

① 船橋駅緩行線と下構内閉塞信号機について
いてはペーR方式とし、セミラップ区間に設けることとする。

(2) さらに現在の構内閉塞信号機を第二場内信号機とし、場内信号機を第一場内信号機とし、警戒四現示方式とする。

(3) 第二場内信号機の建値位置をめぐる問題について
は、将来問題として引き続き協議する。
① 運転職場の新採については、大巾に確保する。
② 懸案事項については別に確認したところによる。

③ 特退補充はすみやかに行う。
④ 実損回復については引き続き協議する。

(3) 要員関係懸案事項について
① 運転職場の新採については、大巾に確保する。
② 懸案事項については別に確認したところによる。
③ 特退補充はすみやかに行う。
〔詳細は交渉部報で報告する〕

――政府、支配階級は、深刻な体制的危機をもつて乗り切ろうとしている――
新日鐵、川鉄等で見られるごとく、今までストライキのときでも、絶対に出来なかつた溶鉱炉の火を、又日本最大の京葉コンピューターにおいては、ナフサ部門（石油精製過程の最重要部門）を長期ストップ（減産）せざるを得ないほど危機は深刻化している。

こうした長期にわたる不況化は、全産業部門をまき込み、ますます深刻化し、同時にインフレ化が進み、本年に入り、政府発表ですら完全失業者数が一三〇万人を突破し、戦後動乱期を上廻る激動的様相をますます深めている。

政府、支配階級は、第一にこの体制的危機を乗り切る政策として、超赤字予算の早期成立を軸に、大独占に対するテコ入れをもつてする景気浮揚策と大巾な国鉄運賃値上げ等公共料金値上げを中心とする大衆収奪の政策を一層強めつゝある。

さらに大独占を頂点とする資本家階級は、賃上げはおろか、逆に「会社あつての労働者」「企業体質の改善」を前面に首切り（人員整理）、合理化を強行し、一切の矛盾を労働者大衆に転嫁させ、「乗り切ろう」としている。

第二に、こうした政策と相まって、国鉄においては、大蔵官僚出身の高木新経裁の就任はじめとするトップクラスを総入れ替えを行ない、新マル生的攻撃に打って出ようとしていることに見られるように、支配階級は全力をあげて闘う労働組合労働者に対する組織破壊攻撃とむき出しの反動的政策を強めている。

第三に、日米共同による南朝鮮侵略、侵略戦争の準備をもつて、国内における一切の矛盾を国外にそらし、労働者大衆の不満、怒りを天皇制を前面に海外侵略、他民族に対する侵略へと突き進める極めてキナクさい侵略政策を推し進めている。

ロツキード汚職事件は、こうした帝国主義的侵略政策を推し進める過程における軍事産業と日本をはじめとする帝国主義諸

国の政府、財界、官僚等支配階級の内部における腐敗が表面化したものであることは明らかである。

汚職と腐敗、侵略と反動の自民党政権の打倒を目指し七六春闘に勝利しよう！

七六春闘をとりまく情勢は極めて厳しい。

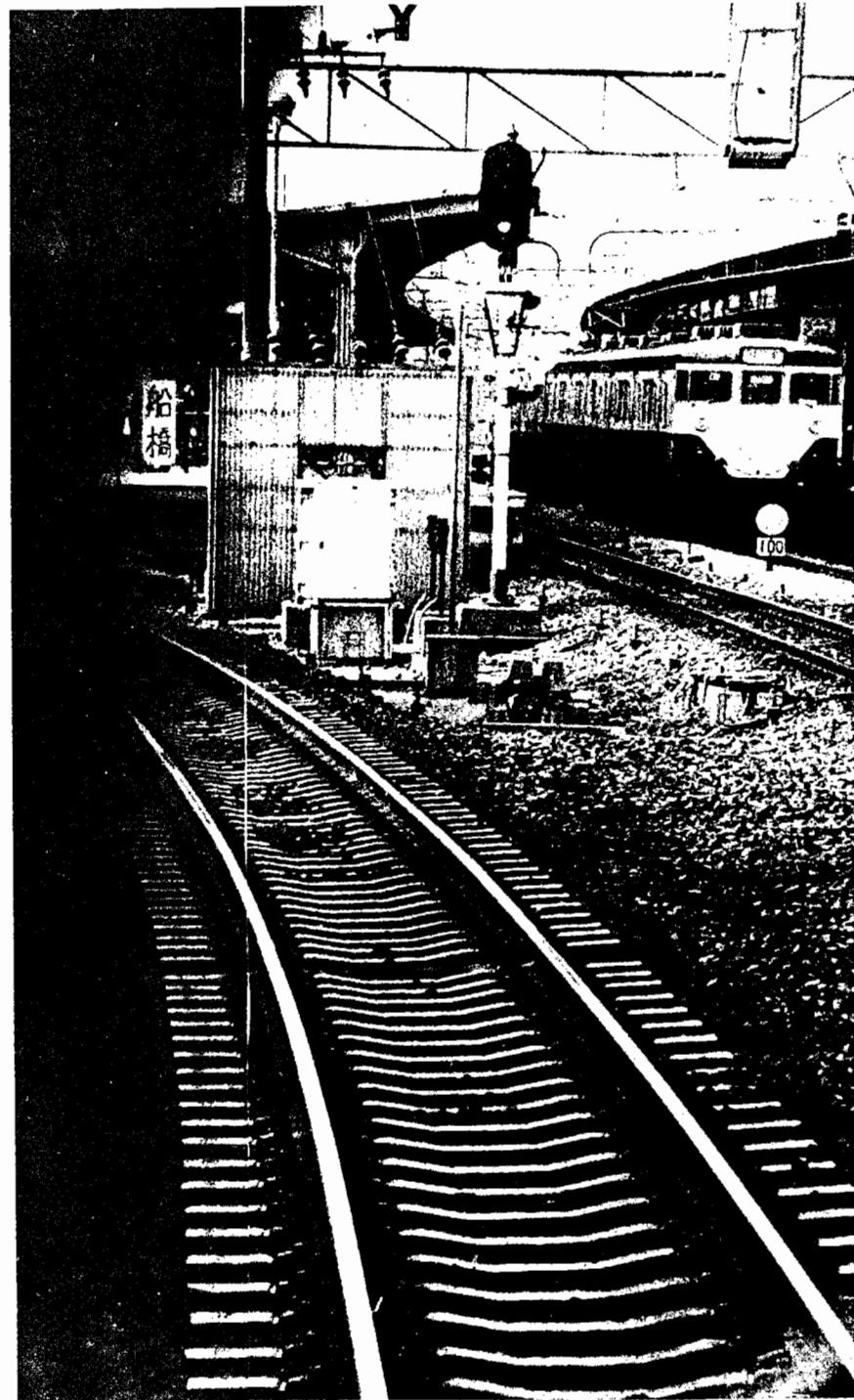
しかし、我々の闘う組織体制は、昨年のスト権スト及び青年部問題の階級的解決をもつて一層組織の強化をかちとり、さらに三・一七スト貫徹に示されるように完全に昨七五春闘の敗北をのり越え、強固な團結をかちとつて前進して来た。

今や七六春闘第一波闘争を突き抜いて、四月決戦ゼネストに向って問われていることは、まさに総評、春闘共闘をはじめとする指導部の断固とした指導性である。

侵略と反動、汚職と腐敗を深める支配階級に対して、ますます多くの労働者、人民が闘いに決起しつゝある中で、我々国鉄労働者がその闘いの先頭に立ち、断固として頑い抜くことを通して、はじめて、七六春闘に勝利し、大勝利上げ獲得、自民党内閣打倒をかちとることが出来るのである。

三・一七統一闘争の貫徹の力をさらに打ち固め、三・三〇から四月ゼネストの爆発をかちとろう！

以上



これが魔の船橋駅だ！



76 春闘の低迷をぶち破る 3・13~17特認闘争で画期的成果を勝ち取る!

便物認可) 重力 力 車 宮 開 [週刊]

1976.4.16

1148号

ゼロ号信号機を撤去

特認闘争で追い込む

千葉

【千葉地本・布施支局員発】
76春闘第一波統一ストライキは、政府・独占の「賃上げゼロ、またはひとけた」の攻撃を粉碎し、四月決戦へなだれ込む第一歩とし、銚子の三拠点支部を先頭に、房総半島を終日マジさせる闘いを貫徹した。

この三・一七闘争に先がけ、千葉地本は全組合員が一丸となり総決起体制を取り組んできた

船橋事故裁判完全無罪獲得、0号信号機撤去、反合・運転保安確立等、地本独自要求を獲得す

るため、三月十三日以降、本部

特認を得て独自の減産闘争(B

行動)を決起し、闘争を背景と

する交渉の中で、0号信号機撤

去へ向けて画期的前進を勝ち取

る成果を確認した。

この特認闘争について連四

〇~五〇本の連休、一〇~五〇

分の遅れを現出する状況下での

対当局交渉は、連日断続的に展開されたが、最終的には次の前進を確認して集約した。

③第2場内信号機の建植位置については別途確認したことによる。
2、要員関係——略
3、実損回復——略

④1973年3月、船橋事故発生以来、われわれは合理化による運転保安の劣悪化とその改善を主張してきた。特に構内信号機をめぐる論議

0号閉そく信号機をめぐる論議

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

……

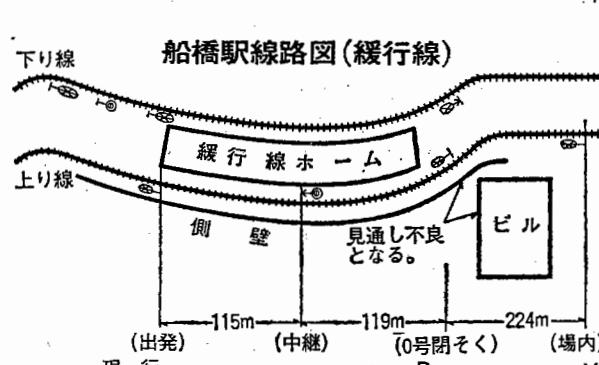
……

……

……

1976.4.4

1148号 → 動力車新聞



12

4・1 判決公判闘争に総決起し 高石君の完全無罪を勝ち取ろう。

千葉地裁当局の有罪判決運動を粉碎しよう！

千葉地裁森岡裁判長は三月二十三日午後、弁護士を通して船橋裁判の判決公判期日を四月一日十一時にしたいと連絡してきた。

これまで、公判期日は常に前回公判において指定していたのであるが、今回の判決公判期日は一週間前の通告というぎりぎりの指定を行ってきた。

この森岡裁判長のやり方は明らかに前回公判（一月二六日）におけるわれわれの五〇〇名を超える千葉地裁包囲闘争に恐れをなし、判決公判においてのわれわれの総決起を実現させまいとする枯渇な策動である。

さらに、こうした千葉地裁当局・森岡裁判長の枯息な有罪判決策動は権力・国鉄当局の意を体して、われわれがこの間、闘うことを通してからとてきた組織的、運動的前進に対する真向からの挑戦であることも明白である。

われわれは船橋事故裁判闘争を闘うに当つて、次の点を確認して闘つてきた。

第一に、裁判闘争を全力で取組み高石運転士の完全無罪判決を獲得する。

第二に、同時に職場生産点における日常的な闘いをより強化発展させないかぎり完全無罪判決を勝ち取ることはできないのだということを自覚して闘う。

一九七一年三月の船橋事故発生以来四年間、われわれはこうした確認を通して、毎回の公判に一〇〇名を超える傍聴動員をもつて闘い抜き、同時に職場生産点においては、船橋事故の元凶である国鉄再建計画と真正面から対決する独自の反合・運転保安確立闘争を果敢に闘い抜き、全国に先がけて列車のスピードダウン、線路改善、要員の見直し、新規採用の大巾獲得等、合理化で奪われた労働条件を大巾にバックさせ改善させるという成果を勝ち取つてきた。そして、こうした闘いを積極的に闘うことを通して、かつてない強固な組織力、闘争力を合せて勝ち取つてきたのである。

—— 一月以来の総決起総行動の——
—— 大きな成果の上に完全無罪 ——
—— 判決を ——

われわれは昨年末第四回臨時地本委員会（十一月十九日）および十二・二・五高石君激励、反合・運転保安確立、船橋公判闘争勝利総決起集会を庄倒的に勝ち取り、高石運転士に対する禁固三ヶ月の求刑攻撃（十一月八日）に対し、一月以降、三月判決へ向けての三ヶ月間を全組合員の総決起、総行動

体制をもつて船橋裁判闘争勝利、完全無罪判決獲得へ向けて断固として闘い抜くことを宣言した。

そして、全支部、全組合員が一人当たり一〇名以上の署名を集めると同時に、各支部が県下全労組を分担して全ての地区労および労組に働きかけて一人でも多くの署名を獲得する運動を巻き起し、総計一一〇、三七〇名の署名を集めて闘い抜いてきた。（署名の最終的集計は別表の通り）

この署名獲得と同時に一月二六日の弁護側の最終弁論の公判には、千葉地裁包囲闘争を組織し、県労連傘下各単産より、一〇〇名、地本内各支部より五〇〇名を超える傍聴動員をかちとり、船橋裁判勝利の声を全千葉県下にとどろかせ、意気高く闘い抜いたのである。

さらにこの間、地本は当局に対し由二一号（一月二一〇五）をもって運輸保安確立を中心とする要求を突きつけ、連日二〇〇〇分を超える列車遅延を恒常的に生み出す安全運転闘争を背景とし、対当局交渉を追いつけてきた。

そして、船橋事故の大きな原因のひとつである零号信号機の撤去等を中心とするわれわれの要求に対し、はつきりした解決策を明示し得ない千鉄当局に対し地本は三月十日交渉を打ち切り、七六春闘第一波闘争（三・一七）の前段闘争として本部特認を得て三月十三日より全組合員による減産行動に決起することを確認し、連日多くの連休、遅延を出す闘いを積み上げてきたのである。

—— ○号信号機（船橋駅）の事実上の——
—— 撤去をかちとる ——

四月一日判決公判を前にして、今日、船橋公判闘争を闘う中で千葉地本が切り拓いた反合・運転保安確立闘争の地平は、第一に、十二月八日第二〇回公判に於ける高石運転士に対する禁固三年という求刑がなされて以降、第四回臨時地本委員会による総決起体制の構築により、一・二六地裁包囲闘争の圧倒的成功、一月十日から一月二六日までに四万余、三月二二日までに、さらに七万余、総計十一万余の署名を集めたこと、津田沼電車区の同じ線区を走る乗務員の親書活動の徹底等で、権力、当局一体となつて、単なる「業務」過失」事故として処理しようとした策動を粉碎し「国鉄の安全＝国鉄の合理化政策」の問題として、ブルマスさえも取り上げなければならない状況を創りあげたこと、第二に、職場生産点において、①全線にわたる列車の最高速度のダウン、②線路の危険箇所の指適により全線の総延長の二〇%にわたる徐行区間の設置とそれによる、連日二、〇〇〇分を超える列車の遅延、③電化をしても列車の時刻設定を気動車・客車列車と同じにし、電化による当局のメリットを空洞化させる等々を通じ危険箇所の解消と要員をはじめとする労働条件の大巾な改善を勝ちとったということである。

そして、さらに第三には、船橋事故の発生原因として大きく

論争の焦点であつた信号機について、三・一三・一七の特認開
争を背景とした交渉の中で千葉地裁当局の「〇号の撤去は千葉局のみの
問題ではない」「撤去すると二分半ヘッドのダイヤを確保できない
」という主張を押し込んで、〇号信号機の存在を事実上無意味化す
る確認をしたことである。

一、零号信号機の撤去について

- (1) 船橋駅緩行線と下構内閉塞信号機については見一R方式
とし、セミラップ区間を設けることとする。
- (2) さらに現在の構内閉塞信号機を第二場内信号機とし、場
内信号機を第一場内信号機とし、警戒回線表示方式とする。
- (3) 第二場内信号機の建植位置をめぐる問題については将来
問題として引き続き協議する。

二、要員関係懸案事項について

一一一略一一一

三、実損回復について

一一一略一一一

四。一判決公判に総結集しよう！

〇号信号機をめぐる論議は船橋公判闘争における技術論争の最大
焦点としても、また、反合・運転保安確立闘争における過密ダイヤ
解消を実現するためのキー・ポイントとしての意味からも、労使とも
に譲れない問題として存在していたのである。

これを上記のように集約、確認したということは、(1)船橋駅の〇
号信号機については先行列車が発車して中継信号機の地点を通過す
るまで〇号、場内ともに停止信号現示とし、(2)構内(〇号)信号の
名称を排し、信号の現示方式と、(3)建植位置を改善し、もつて実質
的に〇号信号機の存在を無意味化したということで、これは現実に
船橋駅通過の時点で二分三〇秒の間隔が保てなくなることに示され
るよう、これまで当局が死守してきた合理化の極致(二分半ヘッ
ドを突き崩し、過密ダイヤを解消する斷いに、第一の足掛りを築い
たということであり、反合・運転保安の闘いに一大エポックを画し
たものである。

われわれが船橋事故闘争をはじめとする反合・運転保安確立の闘
いを積み上げてきたことの成果が、またここにひとつ積み上げられ
たのだということを全体で確認し、千葉地本一、三〇〇名の組織力、
闘争力の一切をかけて、千葉地裁当局リ森岡裁判長の有罪判決策動
を粉碎し、高石運転士の完全無罪判決獲得を目指して、
一・二六闘争をさらに回る千葉地裁包囲闘争を四月一日に精査し
て行こう。

そのことなしに真の運転保安確立はないのだ！

ノ
樹
ノ
以上

◇高石君無罪要求署名組織内外1万5名◇

—表は組織内最終集計表—

～～～～～

◎支部名	署名数
新小岩	2,541
津田沼	2,489
幕張	1,771
千葉軒	2,346
蘇我	932
木更津	855
館山	1,579
勝浦	2,075
佐倉	2,034
成田	2,911
銚子	1,973
小計	21,506

◎地本別集計

地本名	署名数	地本名	署名数	地本名	署名数
岡山	4,135	千葉	21,506	釧路	3,003
四国	1,605	東京	0	旭川	2,780
広島	1,488	新幹線	1,700	札幌	0
門司	2,070	長野	348	青函	2,444
大分	477	静岡	2,365	盛岡	0
熊本	264	名古屋	2,015	秋田	1,165
鹿児島	2,616	北陸	1,626	仙台	3,881
		大阪	1,461	新潟	2,620
		天王寺	3,732	宇都宮	1,219
		福知山	700	高崎	1,276
		米子	1,388	水戸	630
組織内					
合計		6,8514			

◎総計
及び各労組関係の集計

四一八五六名
一一〇三七〇名



～～～～～

速報 動力車千葉

No 39 昭和1976年4月2日

TEL {2258
2259}

船橋事故裁判

禁固2年、執行猶予3年の反動判決

不当判決に對し直ちに反撃の嵐を

四月一日、十一時十分、千葉地裁において反動森岡裁判長は船橋事故の高石運転士に対し「禁固二年、執行猶予三年」という、国鉄の運転保安の現状を全く無視し、一切の責任を高石君に転嫁するという不当判決を行つた。七二年三月、船橋事故発生以来、動労千葉地本の闘いが、七二年三月／四月の船橋事故抗議闘争を闘うことによつて、

1. 「事故問題は純粹な労働問題ではない」という主張が関東の評議会で行なわれるような「乗務員の責任」を論じる内外の状況を克服し、事故問題を反合理化闘争として闘うと共に

2. 乗務員への事故責任転嫁を粉碎する闘いとして、すなわち、再建十ヶ年計画に對決する反合・運転保安の闘いとして位置付け、七六年一月二六日の千葉地裁包囲闘争へ至る壮大な闘いを積み上げてきた。

千葉地裁＝森岡裁判長は、こうした我々の苦しい闘いでかちとつてき成績と闘いの全てを否定する判決を下したのである。

——矛盾にみちた判決の内容——

この極反動判決はそもそも有罪判決を下すといふことが理不尽であるというどうしようもない事実を無視しているが故に、判決その自体が矛盾に満ちみちたものとなつてゐる。
すなわち抗議集会での田原弁護士の報告のよう

に「判決において高石運転士の過失だけしか指摘していないにもかかわらず執行猶予をつけたことは、裁判所も事故に背景に余りに危険な国鉄の運転保安の現状があることを認めざるを得なかつた」ということであり、それをはつきり指摘できないほど裁判所が勇氣を失つてしまつたということだ」ということである。

判決は弁護側が主張した當利優先、安全無視などの「企業体責任」に全く触れず、運転士個人に責任を求めた検察側の意見を採用した。「国鉄当局の乗務員に対する教育、訓練保安体制が充分であつたとは認めがたいが、しかし、いかに異常事態でも運転士として前方を注視することが必要でこの基本的義務をおこなつた云々……」という判決は、超過密ダイヤの中では安全運転を強いられる運転士の実態に対する基本的判断を下さなかつた重大な欠點をもつものであり、われわれはこれを絶対に認めるることはできない。

直ちに抗議の実力闘争を！――

この反動判決に對し、直ちに抗議の実力闘争を繕うべく、地本は本部に對し有罪判決が出た場合の特認闘争を申請した。しかし、本部は七六春闘の全体的情勢と全国闘争で闘うことが必要であり、そのためには、全国戦長會議にはかる必要があることを理由に、四月二日からの特認闘争については認めない方針を明らかにしてきた。

そもそも闘いは、闘える部分から闘いに入り全体の闘いを牽引して行くことが必要であり、千葉地本の特認をまず歓い、その上で全國闘争へ拡大していく闘いを何故認めないのか非常に残念であると言わざるを得ない。

部的な抗議交渉や抗議電の集中などは勿論やり、さらに実力闘争を配置することが社会的闘心の集中している判決直後からやらなければ、抗議の闘いの意味は半減するのである。

五〇〇名の傍聴動員・高石運転士を暖く包み反動判決に強い怒り

判決公判を迎えた四月一日、冷たい雨の中で十時頃から千葉地裁に高石運転士を支援する組合員が続々と集まり、十時三十分頃には約四〇〇名に達した。全員がゼッケンを付け赤ハチマキを締めて、当局の安全無視の當利優先政策を追及し、無罪判決を要求する気持ちをいつぱいにたきらせつゝ拍手し、十一時頃には他単産の支援組合員も含め、約五〇〇名に達し地裁内を圧倒した。

しかし、一・二六地裁包囲闘争とは異り、静かに判決を待つ体制に入っていた。高石運転士が田原弁護士等と一緒に到着すると拍手がまき起り暖い手が差し出され力強い握手が次から次へと続けられた。

有罪判決の瞬間、不当な判決に怒りの声が投げかけられ、森岡裁判長が判決文の中で「被告は起訴以前は自己の責任を認めていたが、公判廷では組合の影響で態度をひるがえした」と述べた時には憤激の声で廷内は騒然となつた。待機する仲間達は「有罪！執行猶予つき」の知らせに一斉に抗議の声をあげ、深い噴りにてまれていった。

閉廷後、千葉県教育会館大ホールで開かれた抗議集会では関川委員長から「国鉄の安全無視、當利優先の合理化政策が船橋事故の原因であり、無罪判決まで断固闘う」というあいさつに始り、田原弁護士、竹森特別弁護人の報告と続き、井原県労連事務局長、堺県交運事務局長、山崎社会党県本部労働局長、土居副委員長、柳沢総務部長、熊井全農事務長の激励と支援のあいさつを受けついでたが、組合員の抗議闘争への意欲はすさましく、「何故すぐに闘わないのか」という激しい追及が行われ土居副委員長が演壇で立往生するハプニングもあつた。

続いて、高石運転士が立ち、万雷の拍手の中で「私だけの問題ではない、いまでも當時と同じ条件で電車は走つており、再び事故の起る危険は放置されている。私は無罪獲得まで闘う」と力強い決意表明を行つた。

そして地本中野書記長より「今後の控訴を含めた闘争方針」と抗議聲明が提起され、最後に高石運転士の所属支部と所属分科である津田沼支部の吉岡支部長及び白石地本乗務員分科会長の今後も高石運転士を包んで闘い抜く決意表明がなされて抗議集会を終つた。

——無罪判決獲得にむけて断固たる闘いを！——

この日の有罪判決について千葉当局は、菱谷局長が「事故の教訓に踏まえ、安全性の確立にさらに努力する」と白々しい談話を発表し、須田運転部長は「総武線電車がラッシュ時に二分三〇秒間隔で運行するのは、組合側の主張するほどとくに過密ダイヤとは言えない。中央線は三分間隔だし、諸外国には二分間隔以下で走っているところもある。裁判官の判断は妥当と思う。」（サンケイ新聞、四月二日朝刊）という全く許せない発言を行へている。

彼等官僚は口では種々言つても本心は「労働者が責任をとれば自分は安泰」と思つてゐるに過ぎないのだ。

運転保安の確立は、反合の闘いを実力で積み重ねていく以外に方法はないのだ。

四月五日中闇、四月八日全国裁長でまとまる抗議行動を最大限闘い七六春闘を勝利的に翻い抜き、運転保安確立、高石君の即時職復帰をかちとろう！

高石運転士の無罪がなければ、またいか、第二の船橋事故が発生するのだ！



千葉地裁を包围して500の仲間！
=法廷に向けて怒りのシヨビコール=



=千葉地裁玄関に結集して組合員=

勤労が午前八時までのベストを実施しながら、七時すぎから乗務につくという異例の柔軟な姿勢をみせた」といつて、国鉄本社は「従来の例からみるとまったく前例がない。今後ともうした協力的な姿勢であってほしい」（田村良剛職員局調査役）と懇意の意を陳述しきれども、

用者に迷惑をかけず、スト実施という名、だけを選んだのではなくいかないことを説明している。

当局側は、労働が予定していた午前八時の運転開始では、ラッシュ時間帯に大混乱が起きると想定、「一・二時間の運転開始繰り上げ」を要請した。一方、労働は国労との戦略調整を図ったが、國労側に拒否され、孤立。十四日未明まで当局と労働の接触が続けれ、『スト実施中の午前八時以前に労働者が登場』したこと、國労、

労働の話し合いがつき、異例のスト中業務。となつたといふ。

一方、船橋事故の有罪判決と抗議して、正午までの半日ストを予定していた労働者賃地本も、当局との交渉の結果、労働本部と同程度の戦略ダムを決めた。当局では禁みよつた乞うを①有罪判決を受けた運転士の処遇について誠意を持って検討する②安全問題は組合の意向をくみ引き続いだりして協議する――などの話し合いの結果だとしこう。

異例の“スト中乗務”

勤労の戦術ダウン 当局づくり



雨中默

快速は始発から平常

合わず夜中は不^ト中止指全

日本へと予定していた労災千葉地本が同日午前時三十分にスト中止指令を出したため、勤労本部指令で午前八時までストの行われた国電総武線（普通電車）、我孫子線、常磐線を除く県内全線が始発から平常運転した。しかしへトを見込んで出勤をやめたり都内で臨泊した人が多く、また乗り継ぎの微弱の交渉をつけている。この

事故の裁判で、被告の高石正博と運転士らしが有罪判決を受けたことに抗議し、高石運転士の懲役復帰と、保安施設の改善などを要求して千葉鉄道管理局と十三日から四月一日までストを実行した。

4.14
サント新聞

あれ？！
修正線は動いてる

1

勤労、半日スト回避

混乱なく夕刻平常に

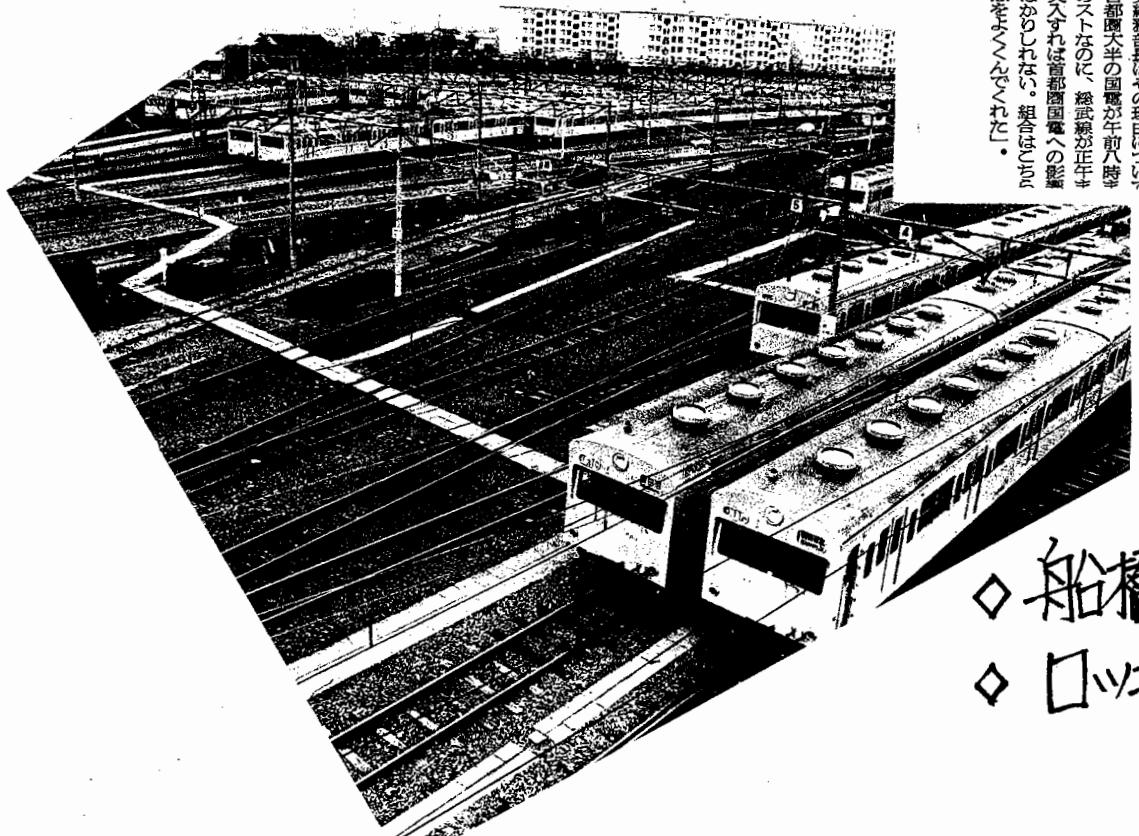
十四日の県内の定は私鉄一组
合が午前中半日スト、国鉄常磐線
と縦武線快速について労争が午前
八時半まで時間ストを行ったが、
乗客が出勤を手控えたこともあ
つて混亂はなく、ダイヤはタクシ
ーでに平常に戻った。
急転直下スト回遊——午前二時
半、千葉鉄道管理局三階の総務部
長室から「フーッ」と長いため息
がられた。前夜から続いた近畿本
線・千鉄局総務部長と動効千葉地
主・関川幸三郎（一千三百人の）の
西森副委員長、中野洋吉記長の
微夜トップの交渉が四時間半ぶ
んに要結した瞬間だった。船越空港
事故有罪判決に抗議、安全体制確
立を求めて同地本が独自に十四日
に予定した平日ストはこうして空
入一時間半前にって回遊され

妥結内容の卓議は同地本が当局側に要求していた項目のうちの運転保安体制確立とATS改修問題については、当局は組合側の要求を受け止め、前向きに検討する⁽²⁾一審判決で有罪となり、現在も休職処分となっている運転士の高石正博被告⁽³⁾の復職問題は、誠意をもって交渉を続ける⁽⁴⁾二点。同地本は、控訴期間限制の十五日、船橋裁判について東京高裁へ控訴するが、今回のスト妥結の結果、同裁判を二つの契機として「果たして国鉄は安全なのか」と国鉄利用客の注目を集めてきた安全闘争とは別に、労使の間でも解決へ向かって一歩前進したと言えども、うだ。

勤労の半日 スト中止とまどう利用者

4.15
朝日新聞

方全のアス体制下の
森田沼波山



世論の動向を考慮

卷之三

う 横 橋 市 緑 岡 企 画 室 謹 謹 明

「かう。オレやつはのむくも。ニシユ時（ニシユノトキ）の七点半（ナナサンハーフ）になつても上り快速は一両に乗客五、六人といふ光景が続いた。

船橋駅構内墜落事故の省弾頭として、朝になつて突然の回り一連の「体験」から入った。第一を繰つていいたために……。たゞいに人間はとられたまゝの朝、千葉駅構内の公衆電話にはサランランの上の長い便箋ができた。むろん、会社や親友など車、動いてるんだす。これが心配で、さういふと、おまけに「あ、うとうとう木

空対策 振り“人質”はもうゴメン

「まさか走るとは

幸せをつづむ！
寝具特別セール
15日～18日

京葉版

千葉支局
 千葉市中央10(01)701
 電話代表④5451
 京葉支局
 船橋市本中山2(0)18
 電話代表市川④2141
 成田支局
 成田市不動ヶ崎沢2096
 電話代表②4861
 県内通信
 柏原①8175
 ②2115
 ③3827
 ④7078
 ⑤2424
 ⑥3159
 ⑦0131
 ⑧2228
 ⑨0241
 [我] 松本市木津藤茂(桃)

ニュースの速報、写真提供
催しなどの連絡は支局、ま
たは県内通信欄へどうぞ
販売関係のご用は
千葉④0602 船橋④7728
松戸④2481 市川④4634

広告専用 千葉②11

組織に不満が残ったばかり、しかも向ふもある。成田市機賀古川の船橋市内の機械メーカーに通う田中さん。振武さん(50)もその一人。「妥協のにおいがしますよ。組合議院はまあままでお抜くべきではない

8

ロッキード事件徹底弾劾／国電スト断固貫徹！

我々は、四月十日十三時より、第九回支部代表者

会議を開催し、春斗共斗委の第三波統一闘争と結合した闘いとして、①船橋事故反動判決抗議、②運転保安確立、③高石運転士の休職解除を目標に津田沼千葉両支部における四・一四半日ストライキを中心とする全国統一闘争について確認した。

そして、この四・一四闘争をもつて我々は、船橋事故発生以来、四年間にわたる我が千葉地本の反合運転保安闘争の成果にふまえて、さらに要求を押し込むと同時にこの四・一四闘争の断固たる貫徹をして、国会強行採決抗議・ロッキード事件糾弾、そして低迷する七六春闘の突破口を切り開き、十九日以降の決戦ゼネストに決起し、勝利していくものとして万全の闘う体制を築いていたのである。

一四・一三地本総決起集会

圧倒的に成功！

四月十三日十八時より津田沼電車区構内で開催された「船橋事故反動判決抗議、反合、運転保安確立、予算案強行採決抗議、ロッキード事件糾弾、七六春闘勝利、労働千葉総決起集会」は、小雨降る中、全支部より六五〇名が結集し、さらに県労連、県公労協、全国金属千葉地本、社会党県本部等の各代表さらに、全通船橋支部より一五〇名の支援動員も含めて、総数八〇〇名の熱気あふれる大きな集会として圧倒的に成功し、十四日以降の闘いの最先頭で闘い抜く意志統一をかちとった。

そして、集会後、全参加者による戦闘的デモを行し全金、全通等支援動員との戦闘的連帯をかちとり、七六春闘勝利にむけて共に闘い抜くことをかちとつたのである。

休職解除、運転保安確立に

大きく前進！

闘いを背景とした対当局交渉で成果をかちとる！

地本は、こうした力強い団結力に支えられて、二日以降、断続的に対当局交渉を進めてきたが、何ら進展が見られなかつた。

しかし、十三日二二時三〇分より千鉄当局の要請にもとづいた準トップ交渉に入り、総務部長より、従来のかたくなな態度を一変させ、「特に高石君の復職問題については、乗務員の心情を理解し、誠意をもつて引き協議する」との前向き的回答を示し

てきた。

地本は、この千鉄当局からの回答を受けて、二三時より緊急闘争委員会を開催し、組合要求の大巾な前進であることを確認すると共に、最終的には、トップ交渉にゆだねることとして、大筋了解したのである。

さらに、中央本部と連絡しつつ、十四日零時三〇分よりトップ交渉に入り、次のよきな合意文書をもつて妥結することとして中央本部指令に基づき、一時三〇分闘争中止の指令を発したのである。

1. 高石運転士の復職問題については誠意をもつて引き協議する。

2. 信号停電時の保安対策並びにATSの機能改善については、組合要求を受け止め前向きで検討する。

一九七六年四月一三

それでは、いかにして、我々は、このような成果をかちとることが出来たのか？

まず第一に、七二年三月の船橋事故発生以来四年間の反合。

運転保安確立実力闘争の積み重ねによつて築いてきた我が千葉地本の強固な組織力、闘争力、団結力の結果であること。

第二に、このような現在の我が千葉地本の強固な体制を築き得た大きな要素として、① 船橋事故発生と当局の高石運転士への責任転嫁の攻撃に対する一三〇〇組合員の怒りにもえた決起、② この闘いをバネとして、事故問題を反合・運転保安闘争として闘いの中軸にえた正しい指導路線の貫徹。

③ さるに「青年部問題」を全組合員が真剣に考え、組合運動から暴力、テロ、リンチを排除し、眞の組合民主主義を確立す

るために、組合運動の原則を守り抜き、千葉地本としての態度を貫くことを通して、強固な組織力、團結力をかちとることに成功したい」と。

第三に、事故問題は、再建計画を推進する国鉄当局の「アキレスケン」であり、「この当局の弱点を徹底的につきまとることを通して、一三〇〇組合員の強固な闘う体制を築き上げ、さらにこの力をテコとして、当局との力関係を大きく逆転させ、労働条件その他すべての面において、極めて有利な条件をかちとつてきている」と。

以上、我々が自分達自身の闘いによつて築き上げた対当局との力関係のもとで、今回の四・一四集約がかちとられたものだということを明確にしなければならない。

従つて、我々は、今後とも全組合員が一丸となつて、反合・運転保安闘争を職場生産点から闘いを巻き起して行こうではないか。

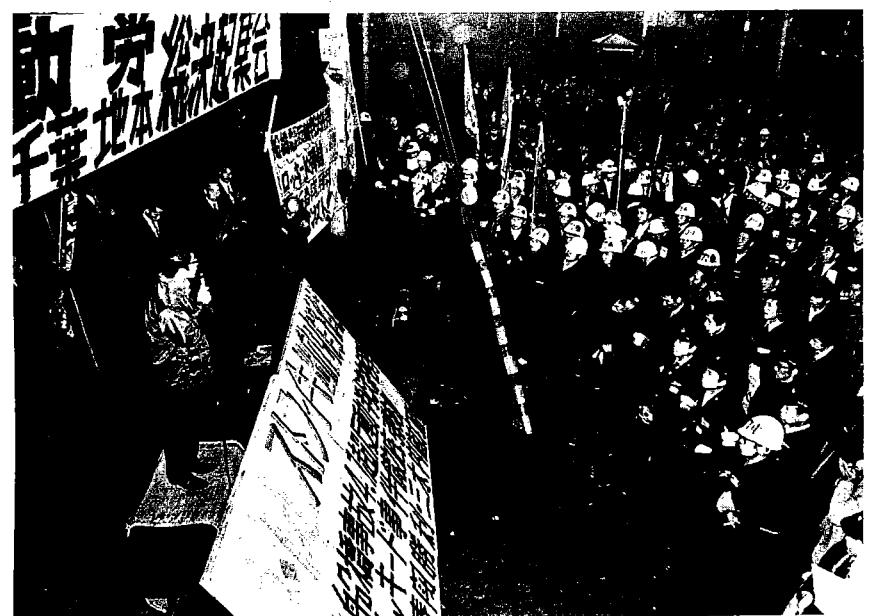
――さらに四・二〇以降の決戦ゼネスト
――
を貫徹し、七六春闘に勝利しよう！――

ロツキード事件に示されるように戦後支配体制の根幹が大きく動搖し、未曾有の危機をむかえ、これを乗り切るために支配階級は、より強權的な労働者、民衆に対する收奪と搾取、闘う者に対する弾圧政策を強め、また海外にむけては、特にアジア、南朝鮮に対する侵略政策を強めている。

我々は、昨七五春闘の敗北をのりこえ、昨年末のスト権スト貫徹の教訓を充分にいかし、政府・独占の「○又は一ケタ」のガイドゾーン攻撃を粉碎し、七六春闘に勝利しなければならない。そのためには、十四日に出された鉄鋼回答を突破するための強固な闘いとして四・二〇以降の決戦ゼネストを貫徹し実現しなければならない。

闘争スケデュール				
19日	20日	21日	22日	
動 労	津田沼 転山浦田子 千 館 勝成 銚 新佐蘇 館 勝成 銚	津田沼 転山浦田子 千 館 勝成 銚 小倉我津 館 勝成 銚		

地上勤務者減産B行動



4・14スト貫徹決起集会は
全過の闘う仲間を先頭
に100名が結集し、闘う
共闘が津田沼埠頭で
実現！

以
上

19日	20日	21日	22日
國 労			
私 鉄			
電 通			
全 通			

全列車乗務員
全動力車乗務員
地上勤務者
(21)

大 手(京成)
中小各組合
原 田 金
橋 川 山
船 市 中 柏 茂
原

外房線 慢性遅れを正常ダイヤに

七月から手直し レール悪化で異常事態

県内の鐵道整備はダイヤの遅れが懸念され、一日総計約千六百分の遅れを出しているが、千葉鐵道整備局は「二十日、特急線の回復が難しく、また外房線なども緩慢化が急激に悪化、特にカーブ曲線が詰まつたために、特急も含め、正密ダイヤ」とする方針を決めた。同管理局では、昨年三月のダイヤ改正時から外房線特急を、それまでのダイヤがひ十三分遅いのがなるべくバードタップなどで右側を直しておらず、左側の手直しなどがなされた。

八月と十月、遅延が止まること

で鐵道状態の悪化が公認化。

同管理局は、「これまで遅延が持続化する」とある外房線なども緩

慢化が急激に悪化、特にカーブ

曲線が詰まつたために、特急も含

めに乗客の反対が強張らざりだ。

車をかけたのが、総武本線と成田

線の貨物列車脱線転覆事故。昨年

に生じた「安全面をねらって

してきただけで、スムーズアップが難

しかったのは、昭和四十九年一月

の鐵道整備の悪化が原因化

した。

車をかけたのが、総武本線と成田

線の貨物列車脱線転覆事故。昨年

に生じた「安全面をねらって

してきただけで、スムーズアップが難</p

発行日 1976年6月4日
発行者 動労千葉地方本部
教宣部
千葉市要町2-8
<TEL>0472(22)7207