

の対立となり、日と共に軌轍は激化し、東交の危機を招来せしむる迄に至つたのであつた。

三四 刷新協議会の結成

三月廿六日中央委員会の翌々日即ち廿八日開催された本部執行委員会は、両派の対立を白日下に曝したものと云ふべきであり、篠田三派は當日の席上次の如き主張してゐるのである。

「即ち前回の組合統制案が非乗務部及電車部一部の反対に依り否決されたと言ふことは、非乗務部を中心として組合の分裂を望むるものであるものである。東交の歴史を考へ、その使命を重んずるに導かんとする異分子と重を共にして大会を開催するが如きは飽く迄反対するものである。統制案を否定して組合をかゝる事態の逼迫に導いた者は何人であるか、これらの者はよるべくその責任の重大性を反省して善處すべきである。然らば、事の如何に依つては、自動車部を中心とする独自の團體を組織

するの注意を持つものである」と攻撃的言辭を以つて臨んだのであつた。

斯くして組合統制案、大会開催問題等東交存立に関する問題は、その後中央委員会の可決を無視されその実現は到底期待し得べくもなく、反つて本部役員間の内訌と化し、篠田、山下対自派、熊本兩派の感情的対立となつて、理論を超越して泥濘合の内紛を演ずるの醜狀を暴露するに至つた。

かゝる情勢下にあつて、電車部及非乗務部に於ける左翼を含む各派強硬分子は合従的結合の下に、豫めて當時の本部員を以て所謂カラ幹なりとして強制調停後百廿七名の不良誠首及スピード・アツプ問題等に付、篠田、山下一派の陰謀なりと誤解し、これが追出しを策し、あつた折柄、前記中央委員会及本部執行委員会の結果に見て、弥々組合本部の刷新改革を痛感したのか、これが実行を目指して三月末、東交刷新協議会を組織具体化したのであつた。

之が主謀は昨年誠首されたる巢鴨車庫枝工、竹内昌平を中心に、電車部に於ける小林宗三郎、今井清、樵清次郎、戸田武七、内海寅吉、掛松盛等であつた。殊に竹内が誠首後依然本部員の席にあつた事を以て、多数を擁する、山下一派は「支部本衆を離れた者が本