

第二章 臨時Ⅱ行革路線と国鉄労働組合

第一節 八〇年代初頭の情勢と国鉄労働組合

一 臨調「行革路線と国鉄「分割・民営化」

赤字ローカル線の切り捨てと国鉄労働者七万四〇〇〇人削減（三五万人体制）を柱とした国鉄経営再建促進特別措置法案は、一九八〇年二月に国会に提出されたが、この年五月、社会党提出の大平内閣不信任案が可決されて衆議院は解散となりいったんは廃案となつた。しかし、六月二二日の衆参同日選挙の結果は自民党が圧勝し、選挙中に急死した大平首相を継いだ鈴木内閣は、財政再建のための行財政改革を最重要課題とするとともに、「国鉄経営再建促進特別措置法案」を再提出した。

もともと政府は、一九七三年秋の石油ショック後の長期不況（スタグフレーション）のもとで七四年度以降、赤字国債発行がふつうこととなり、一九八〇年度末には同僚発行残高が国家財政の二年分を上回る七〇兆円を超えることになつて、一方で、やはり財政赤字に悩むアメリカから極東における日本の防衛負担の拡大（防衛費の増大）を押しつけられた。国内では財界から「増税なき行政改革」を迫られ、一九七〇年代後半の歴代自民党政権は、いざれも「行財政改革」を掲げていた。鈴木内閣はその当初から「増税なき財政再建」を表看板とし、国家予算の歳出見直し、各種補助金のカット、福祉関係予算の圧縮など緊縮財政措置に取り組み、翌八一年三月十六日には第二次臨時行政調査会（会長・土光敏夫前総理連会長）を発足させた。この第二次臨調と前後して、「国鉄再建特別措置法」が公布・施行された（三月二一日）。

さて八二年一〇月、鈴木首相が自民党総裁選への不出馬を表明したことから自民党総裁予備選挙が行われ、その後も「戦後政治の総裁の後継者には中曾根康弘行政管理庁長官（行政改革担当大臣）が選ばれ、二月二七日には中曾根内閣が誕生した。中曾根首相は就任後「私は改憲論者」と国会で答弁し、その後も「戦後政治の総決算」「日米は運命共同体」と発言し、また鈴木内閣から引き継いだ行政改革の「断行」を強調し、いわゆる「民活論」を唱えたが、中曾根内閣が誕生した。この中曾根内閣の登場は、イギリスにおける保守党サッチャーポークの率（一九七九年春）およびアメリカにおける共和党レーガン大統領の双邑（一九八一年春）

年月）と並び称されるほどに、新自由主義の流れに乗つていて、ころに特徴があり、また從來の自民党的手法の政治とはいさか異なる側面をもつっていた。

その流れは、対外的には「強いアメリカ」（レーガン）、「フォーカス」（日本列島不沈空母化）（中曾根）と、三張しつつ、国内的にはいずれも「小さな政府」「規制緩和」「民営化」などを旗印とし、それらを目指した「改革」が一九八〇年代を特徴づけた。また中曾根内閣では、審議会や懇談会、調査会といった諮問機関を多く設置して、その答申や報告を援用しながら政治をすすめるという手法が目立った。防衛費の一々枠問題をはじめ、国鉄分割・民営化、教育改革、靖国神社公式参拝など、これら諮問機関に自分のブレーンである学者や文化人を送り込んで政策展開の地ならしを行い、マスコミをとおして世論操作の道具ともした。

一九八一年七月一〇日に出された第二臨調の第一次答申は、「行政改革の理念と課題」「緊急に取り組むべき改革の方策」「今後の検討方針」の一二部から成り、答申の骨子は「活力ある福祉社会の実現」「国際社会に対する貢献の増大」を基本理念におき、八二年度予算編成に関連して「緊急に取り組むべき改革方策」として補助金等の削減給付の設定、教科書無償制度の再検討、公事事業費の前年同額以下への抑制、国家公務員の削減計画の強化、公務員給与の抑制など支出削減の個別的方策をあげ、また行政の合理化・効率化の推進策として国や国営事業（国鉄を含む特殊法人）・地方公営団体での具体的方策まであげた。「今後の検討方針」として「行政の役割の見直し」「官民の役割分担」などを柱に特殊法人の民営化、情報の公開やオンブズマン制度の導入をかかげて、財政支出しの削減、行政の効率化をテコに「国の歩み」「行政のあり方」の転換をはかる。という行政改革の位置づけ、ないし方向性を示すものとなつていて。

二 民間先行の労・戦線統一の動きと国鉄労働組合

一 戦後労働運動路線の変換は労働組合運動の側からすすめられた。

一九六六年未、全通宝樹委員長の論文をきっかけに始められた労働戦線再編・統一運動が挫折した後、この運動を推進してきたグループは、七六年一〇月七日「政策推進労組会議」（政権会議）が発足させた。この会議は、総評・同盟・中立労連・新産別に所属する（三単産など）七組織で結成された政策・制度要求のためのカンパニア組織であったが、その後の労働戦線再編・統一の流れに大きくかかわつていつた。すなわち、この政権会議参加組合は、国民春闘共闘会議とは別に七七年春闘から毎年設置された賃闘対策民間労組会議のメンバーとして運動をすすめ、八〇年春闘時にはこの賃闘会議代表の四単産（鉄鋼労連・電機労連・電力労連・自動車組連）と総評加盟の民間三単産（私鉄組連・全日通・全国金属）によるブリッジ共闘連絡会議が発足し、賃闘争を媒介に「民間労組連絡会議」が再浮上した。

ついで八一年九月、第一臨調は検討課題ごとに新たに四つの部会を設置し、第一部会「行政の果たすべき役割と重要行政施策の会」を設置し、第二部会「行政の果たすべき役割と重要行政施策の会」（部会長・梅本純正武田薬品副会長）、第三部会「国と地方の機能分担および保護助成規制監督行政のあ

べースで基本答申に向けた活動が開始された。

さて、一九八二年になると国鉄「改革」をめぐる動きは、臨調第四部会での討議と並行してその内部情報のリーク（意図的漏出）とともに、いわゆる自民党三塚委員会の活動と提言、マスコミ上での国鉄「破産」論や国労敵視キャンペーントーク、そして国鉄内における「太田労政」の展開などが相互に関連しあいながら、文字どおり国労つぶしを狙つた国鉄「分割・民営化」論が、第二臨調第四部会報告を経て七月三〇日の第三次答申（基本答申）へと急展開していった。第二臨調の第三部会長をつめ、後に国鉄再建監理委員会委員長に就任した亀井正夫日経連副会長は、「国労と労働を解体しなければダメだ。戦後の労働運動史の終焉を、国鉄再建監理委員会指す」と語つていたといふ（『文勢春秋』一九八五年九月号所載の内藤国夫「国鉄落城前夜の修羅場」による）。

慶應義塾大学教授が就任し、部会長代理を二名おき、専門委員七名参与九名の構成でスタートした。こうして週一同といわれる早いペースで基本答申に向けた活動が開始された。

さて、一九八二年になると国鉄「改革」をめぐる動きは、臨調第四部会での討議と並行してその内部情報のリーク（意図的漏出）とともに、いわゆる自民党三塚委員会の活動と提言、マスコミ上での国鉄「破産」論や国労敵視キャンペーントーク、そして国鉄内における「太田労政」の展開などが相互に関連しあいながら、文字どおり国労つぶしを狙つた国鉄「分割・民営化」論が、第二臨調第四部会報告を経て七月三〇日の第三次答申（基本答申）へと急展開していった。第二臨調の第三部会長をつめ、後に国鉄再建監理委員会委員長に就任した亀井正夫日経連副会長は、「国労と労働を解体しなければダメだ。戦後の労働運動史の終焉を、国鉄再建監理委員会指す」と語つていたといふ（『文勢春秋』一九八五年九月号所載の内藤国夫「国鉄落城前夜の修羅場」による）。

七九年七月の定期大会で「全的統一」をめざしつつ具体化にあたつて民間先行を認め、「方針」を決めたが、しかしこれは従来の「官民一体とする全的統一の原則」（統二四原則・七方針）の変更であつた。そこで総評民間単産会議は早速、労働戦線統一問題に積極的に取り組むことを確認した。

一九八〇年九月二〇日に労働戦線統一推進会が発足した。総評

態度は、階級的労働運動をめざす国労綱領と運動方針に照らして容認することはできませんし、反対であることは明らかであります。」

て法案の強行採決の迫った四日、総評が国鉄本社前で緊急抗議集会を開いて法案反対の意志を表明したのをはじめとし、連日にわたり参議院運輸委員会への傍聴行動が組織され、一二日から二三日にかけて総評、全文連、公労協、国民の足を守る中央会議などによる中央行動として国鉄本社前集会と国会請願行動を行つた（二月二八日、国鉄再建特別措置法成立）。

明けて一九八一年二月二九日、国労と労働は総評、私鉄、都市交、全日通、自治労、全通、日教組などの各組合と、学者、文化人、国民の足を守る中央会議などの支援をうけて「公共交通優先の交通体系実現をめざす国民共闘会議」を発足させた。そして三月の第二臨調の発足、また国鉄経営再建特別措置法の公布・施行に先立つて一月二七日、国労は「国民の国鉄」を目指す年来の主張を実現するため、当局に「国鉄再建についての要求」を提出すると同時に、「国鉄の民主的再建に関する提言」を発表した。この「提言」は、国鉄再建特別措置法の成立・施行といった新しい局面を前に、国鉄を愛するすべての勤労国民・諸団体と連帯行動を強める目標を内外に明らかにする」という立場からなされたものであった。

その骨子は、①公共交通優先の総合交通体系の確立、②国鉄経営機構の民主化、③国鉄財政（予算を含む）改善、④「国民の国鉄」のための施策、⑤要員をはじめとした労働条件の充実・確保、⑥労使関係の健全な確立（スト権回復、二〇二億損賠訴訟の無条件取り下げ）を主な柱としていた。主要な柱は、概ね次ののような内容からなつていた。

三　國労の「國鉄の民主的再建に関する提言」

一月二七日、國勞は「國民の國鉄」を目指す年来の主張を実現するため、当局に「國鉄再建についての要求」を提出すると同時に、「國鉄の民主的再建に関する提言」を發表した。この「提言」は、國鉄再建特別措置法の成立、施行といった新しい局面を前に、「國鉄を愛するすべての勤労國民・諸團体と連帶行動を強める目標を内外に明らかにする」という立場からなされたものであつた。その骨子は、①公共交通優先の総合交通体系の確立、②國鉄經營機構の民主化、③國鉄財政（予算を含む）改善、④「國民の國鉄」のための施策、⑤要員はじめとした労働条件の充実・確保、⑥労使関係の健全な確立（スト権回復、二〇二億損賠訴訟の無条件取り下げ）を主な柱としていた。主要な柱は、概ね次ののような内容からなつていた。

この「基本構想」をめぐっては、各ナショナルセンターのなかや各三里塚の間で賛否両論が表明され、同盟は早くも統一準備金設置に向けて動きだした。また総評は、「基本構想」に大筋で理解を示しながらも、官公労を含めた全的統一への展望、労働基本権の確立、国際自由労連加盟問題などについて、これまでの経緯を踏まえながら①国民春闘路線の継承・発展、②反自民勢力の結集、全野党との共同闘争の展開、③全的統一は多様なイデオロギーの承認が前提、選別方式は絶対にとらない、④中小企業労組・未組織労働者に対する援助、共同の組織的対応、⑤企業主義の克服、闘う運動目標の明確化、などの「五項目補強見解」を提示し、総評としては総して対応することを決めた。しかし、具体的には統一準備金への参加は足並みが揃わなかつた。

国労は八一年七月二七日からの第四回定期全国大会（釧路）において、この「基本構想」が「戦後労働組合運動を全面的に否定した方針である」と指摘するとともに、「これに同意できないことはあきらかである」との方針を決定した。またこの大会では、中央執行委員長が次のような特別発言を行つた。

地方線を存続させ総合交通体系を確立するための運動を堅持しながら、国鉄再建法に反対するすべての人びとと共に最後まで闘ったことを宣言し、国会請願デモをくり広げた。一二月に入っ

③ 人的運用の民主化をはかる。

④ 国鉄財政の改善構造的欠損については国鉄と政府の責任分野を明確にし、その制度的解決をはかる。

旅客・貨物誘致システムの開発、ギフト乗車券の開発、高架下の有効活用、貨車のボディなどを利用した広告の開発などによる利用の拡大と增收努力を行う。他方、入札制度の改善不要不急の工事費・物件費の一〇%節約、割高な契約単価の是正などによる経費削減をはかる。

⑤ 国民の国鉄とするための施策現行割引制度の拡大など、運賃・料金の改善をはかり、利用者の要求に応えるダイヤ改正や車両の改善、駅前広場の解放、特急急行列車への定期券による乗車制度の拡大など、利用者のニーズに応える措置をとる。

⑥ 設備、車両の有効活用による荷主のニーズに応える輸送サービスの提供など貨物輸送の改善をはかる。

⑦ 総合交通政策の推進公共交通の今日的危機は政府のかたよった交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑧ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑨ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑩ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑪ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑫ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑬ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑭ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑮ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑯ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑰ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑱ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑲ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

⑳ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉑ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉒ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉓ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉔ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉕ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉖ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉗ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

㉘ 交通・投資政策および競争主導型の交通政策にあり、これらを是正し、調和のとれた公共交通の維持と国民の足を確保する

(国鉄経営再建特別措置法)にもとづき、国鉄当局は五月一日、運輸省に要員削減による三五万人体制などを柱とした「国鉄経営改善計画」を提出し、同月二二日に承認を得た。さらに六月一〇日、特定地方交通線(第一次選定)四〇線区(七三〇キロ)の廢止を通じて大臣に申請(九月一八日、運輸大臣承認)するとともに、関係都道府県知事に通知した。ついで九月二日、国鉄当局は「経営改善計画」の概要と八四年度までに実施する「要員合理化計画」を組合側に提示した。また、九月二〇日には「経営改善計画」の一環である「線路保守の改善について」と題する合理化案を提案し、一二月八日には地方機関における内部組織の簡素化(二三八課の統廃合など管理機構の縮小)について組合に説明した。

この間、七月一〇日には早くも第二次答申を出し、緊急に取り組むべき改革方策として国鉄については、次のように指摘していた。

日本国有鉄道については、当面、経営改善計画の早期かつ着実な実施を図ることとし、このため、毎年度、経営改善計画の実施状況を明らかにするとともに、次の据置を講ずる。

① 国鉄の置かれた現状に労使とも厳しい認識をもつとともに、経営姿勢の是正及び労使慣行の改善を図る。なお、その一環として、職員研修の充実、無料乗車証制度等の見直しを行う。

② 新規採用の徹底した抑制を図るとともに、業務運営全般の合理化による生産性の向上、特に貨物部門の徹底した業務縮小等の減量化等を行う。

③ 特定地方交通線対策を速やかに実施に移すとともに、特定地方交通線以外についても必要に応じ民営化を図る。

④ 未利用地等遊休資産の処分等增收努力を徹底する。

⑤ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑥ スト権をはじめとする労働基本権の確立スト権をはじめとする労働基本権の確立、損害賠償訴訟の即時撤回が、広範な国民・利用者・地域住民の期待に応えて国鉄を真に再建していく必須の条件であり、真に健全な労使関係を確立する基本である。

⑦ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑧ スト権をはじめとする労働基本権の確立スト権をはじめとする労働基本権の確立、損害賠償訴訟の即時撤回が、広範な国民・利用者・地域住民の期待に応えて国鉄を真に再建していく必須の条件であり、真に健全な労使関係を確立する基本である。

⑨ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑩ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑪ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑫ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑬ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑭ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑮ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑯ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑰ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑱ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑲ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

⑳ 地方交通線の切り捨てでは「地域住民の足」の切り捨て、また、地域の産業・文化等の面を含め地域社会の破壊計画である。地方交通線の廃止政策に反対する。

日間に開かれた全文運第三八回定期大会は、「知事の意見を無視するような政府の一方的なやり方は許されない」との意見集約をして、九月三〇日から第一七同交研集会でも「国鉄地方線廃止反対」のアピールを採択した。また、「国民の足を守る中央会議」は、「地方交通線廃止阻止」をかけて独自的に、国鉄本社要請、国会請願・傍聴、運輸省・知事・地方自治体への働きかけ、その他関係省庁機関への要請行動、市民との「対話集会」などを精力的に展開した。

国労はこの年の秋、「運賃値上げ・特別運賃制度・地方交通線廃止反対」の署名・街頭宣伝、そして第二臨調答申への抗議行動を全国的に実施し、一二月二五日実施のストライキは、「配分の早期解決」などの要求も加わって、地区拠点方式により全国各地主所で三時間、電気・検修・施設・医療・資材・印刷場などの対象職場で打ち抜かれ、「荷物関係は〇時から二時間」、総数約八〇〇〇人が参加した。それに合わせた大衆行動として、リボン・ビラ・横断幕掲出などの宣伝行動、決起集会、デモ、集団交渉などの示威行動を全国的に実施して、「経営改善計画」に対する切迫した国労組員の怒りを爆発させた。

八一年一〇月二七日に国鉄当局が発表した五七・一(八二年一月)ダイヤ改正によれば、列車設定キロは旅客で二万五〇〇〇キロ、貨物で四万キロの削減が行われることになり、これにともない車両検修基地の集約・機関車・電車・客車・貨車などの大幅な削減、工場・貨車職場の統合、船舶の便数・隻数の削減などの「合理化」が実施され、同時に作業体制・勤務体制の見直し、動力車・列車乗務員の運用と効率化が企図されていた。これらはいずれも大幅な要員の削減が前提となつており、「国鉄再建法」にもとづく「経営改善計画」のねらう三五万人体制そのものであつた。

國労は一二月一四日～一五日の第二二三回中央委員会(國労会館)で二年間に向けた第二二臨調下での闘いの方針を討議決定したが、そのなかで「今後の闘いを展望する場合、全文運・『国民の足を守る会議』の規模で闘うことが重要である」とことを提起し、「ローカル線廃止反対の闘いと運政答申による私鉄バス路線の廃止協議会を開き、(1)廃止路線の輸送実態や経営内容の細目とその算定根拠、(2)路線ごとに輸送量の増加・乗客サービスの改善などにむけ国鉄の行つた努力とその効果、(3)経営改善計画の進み具合と計画目標達成の見通し、などの三点からなる要求を運輸省と国鉄当局に提出するとともに、全国知事会・全国町村会にも同一步調をとるよう働きかけた。

こうした地方自治体の吉見ないし動向に呼応して、九月二八日、部会における「国鉄論議」と並行して、「マスコミなどで国鉄における職場規律あるいは『悪慣行』などが意図的に取り上げられ、運輸大臣による職場規律緩和指示とその実施」、自民党三塚委員会の活動と提言などを通じて国鉄「労使国賊論」へ、さらには国鉄「解体論」へと、世論操作をともないながら「分割・民営化」論

は、国鉄の「分割民営化」の方向を明確に提起した。
そうしたなかで七月二九日から開いた第四回定期全国大会（東京・日比谷公会堂）において国労は、これからの方針を骨子次のように決定した。

「自民党政権が第二臨調の基本答申をうけ、われわれ労働組合や勤労国民・革新政党の反対をおしきり強行した『国鉄再建特別措置法』さえかなぐりして、電電、専売の民営化とともに国鉄を根底から破壊する『分割・民営化』の攻撃をかけてくることは必至。である。

第二臨調の国鉄破壊・公共交通放棄の政策に對して眞っ向から反対し、今まで築きあげてきた国民の財産としての国鉄をわが国の陸上交通の基幹の大動脈として位置づけ、さらに充実強化し、国民の利便性、安全性を追求する『国民の国鉄をめざす民主化・政策要求』闘争と『合理化』反対闘争とを結合した闘いが、いつそ一切実かつ緊急に求められている。

た思想攻撃を打ち破り、「働き、要求し、闘う」の作風を全組合員のものとし、みずから労働を通じて利用者・国民との連帯を深めようとしている。『親切誠実』を地道に追求し、全組合員が参加する労働組合運動、そこから生まれる創造性と自発性とエネルギーを結びて闘い抜く決意である。そして、この道に立つこそ、みずからの方を蓄積し、闘う労働戦線の統一と政治的統一戦線形成の基礎づくりにも貢献できると信じている。また、このことは国鉄労働組合の歴史と伝統を守り発展させる道すじでもある。」

「国鉄問題」キヤンペーンと國勞
マスコミの「国鉄問題」キヤンペーン

一九八二（昭和五六）年二月一日の『競売新聞』が、「国鉄労使、悪慣行の実態」「「突発休」多く支障」などの見出しで第二臨調に提出された国鉄の「職場管理監査報告」を紹介したが、これはそれ以降半年近くに及ぶ反国鉄労働者キャラバンの先駆けであつた。明けて八二年になると、一月二三日の『朝日新聞』が「赤字国鉄がヤミ手当」の見出しでブルートレインの検査係の添乗手当の支給問題を報道したことを契機に、マスコミによつて大大

ついで三月九日、国労と労連、全施労、全勤労の四組合がはじめて合同中央執行委員会を開き、「国鉄問題四組合共闘会議」を発足させた。同日、四組合共闘会議は、第二臨調の国鉄「分割・民营化」、二〇万人体制などの策動に反対し、真の国鉄再建をめざし四組合の統一要求実現に向けて諸行動を強化することを確認しあい、全国鉄労働者と国民に訴える二つのアピールを発表した。さらに、運輸大臣の指示によつて開始された当局の「職場規律総点検」(通達(後述)のなかから全国一七四カ所を独自にアンケート調査)、その結果を公表した(三月二十九日)。そして、その調査結果にともづいて四組合共闘会議は、労働基準法や協約・協定の厳守を前提に、①正当な理由のない早退・遅刻・ボカ体は自粛する、②いわゆるヤミ日勤は廃止する、③執務態度を厳正にしサービスの向上に努める、④拘束時間内の飲酒は止める、などの諸点を申し合わせ、「実態のともなわない手当は廃止し、制度化を要求していく」ことをそれぞれの下部機関に指示した。

国労は八一年五月一二日の中央執行委員会で、反国鉄労働者攻撃に対する当面の具体的な闘い方を、要旨次のように決定した。

一、全職場で全組合員による点検・摘発運動を行う。

点検ノートを全組合員がもち、一ヶ月間を行い、結果を分会で集約し、支部・地本で分成して問題を整理し、労基署、公労等への連絡・対応等に用いて、運営していく所存です。

委等への指説、アーヴィング发表、因交等、それの対応をきめる
この運動は、一時的ではなく長期的に考えていく。

実施していく。

(1) 現協議定の改定は反対するとともに、現協での確認・協定を守り、当局の一方的破棄に反対する。

(2) 第一三四回中央委員会および全国委員長・戰術委員長會議で意思統一してきた方向にもとづき職場討議を深め、組合

が自主的・自覺的に意思統一をすすめていく。

④ ③ 業務命令が出される場合 文書によることを要求する
現場段階で労使対立し問題が解決しない場合は地本へ上

⑤ 勤務、労働安全衛生等については協定・法規等を守らせる。
移するようとする。

⑥ 勤務・休憩時間等の一方的変更は認めない。
団交議、团結権は守り不當労働行為は訴えて許さない。リ

⑤ 国交相・國林相はモロコシアラ便りを聞いて語るなし。リボン、ワッペンの着用、横断幕の掲揚等は節目を設けて整然と行う。