

正な措置を講じることが必要である」との指示を出した。

これをうけて国鉄当局は、翌日ただちに「職場規律の総点検および是正について」と題する総裁通達を全国に発した。その点検項目は、(1)悪慣行・ヤミ協定等(勤務関係と作業執務関係、その他)、(2)現協制度の運用実態(③昇給・昇格・昇職問題、④管理者問題(下位職代・年休消化など)、⑤服装・接客・サービスの実態などを、総点検し報告せよといものであつた。さらに、全国の現場管理者に総点検に関する事務連絡を送達し、その徹底を指示した(三月一〇日)。そして、四月二三日にいたつて当局は、四八三ヵ所(集計四四三九カ所)を対象とした「職場規律の総点検結果について」を運輸大臣に提出した。こうした当局による職場規律問題の総点検が、自民党三塚委員会の職場巡察などの活動と同時に並行的にすすめられていたことは、先に見てきたとおりである。

さて、この間、国鉄本社の太田知行職員局長をはじめとする当局幹部や現場管理者の内部告発が自民党やマスコミに流され、また八二春闘直前に意図的な職員局の人事異動、首脳陣の更迭が矢張り早に行われた。そして、五月一七日の臨調第四部会の報賀六月二五日の自民党三塚委員会の「国鉄再建方策」発表、七月一五日の当局のブルートレイン乗務旅費手当返還訴訟提起など、反国鉄・反国労包囲網が外では散かれ、内に向かっては長年積み重ねてきた八二春闘の一方的な破壊(労使協議の事実上の中止、現協制度協約等の破棄形骸化)、国労組織の否認という攻撃が強まってきた。こうした動向は、政府・自民党が「行政改革」をすすめているという姿を国民党に示し、また国鉄の「分割・民営化」という口号を国民に与えつつ緊急一項目(後述)によって「国鉄再建法」を骨抜きにしようとしていること、そして臨調答申・自民党案として三二万人体制とか二九万人体制とかの「合理化」・効率化を求め、それを国鉄当局に押しつけ、当局も自主性を放棄してそれに乗つてることなどを特徴的に物語っていた。

とくに七月一九日に提案された「現場協議に関する協約」改訂をめぐる労使交渉では、期限を切つてまとまらなければ協約を破棄するとの姿勢を崩さず、のちに一月三〇日にいたつて国労との交渉は決裂してこの協約はなくなるが、鉄労・労働・全地労とは当局案で妥結した。これより先、二月一〇日には五七・一一ダイヤ改正問題について鉄労・労働・全地労とは国労より先に妥結していたが、このころより他の問題について最も多く組合の国労との交渉が妥結にいたらなくても、少数労組の鉄労・労働・全地労などと先行妥結し、それを国労に押しつけるという組合対策の傾向がはつきりしてきた。

「太田労政」を糾弾する決議

八二年五月二六・二八日の三日間にわたつて行われた第一三五回拡大中央委員会では、「マル生」以上の未曾有の攻撃にさらされつある」との緊迫した情況認識のもとで、臨調路線・反国労労働者攻撃との闘いをどのようにすすめるか、をめぐつて討論が行われた。議論の重要性に鑑みて一日目の討議は非公開とされ、当面の方針が決定された。闘争方針の中心は、「国鉄労働者と国労に対する攻撃をいかにはね返し反撃に転ずるか」にあつたが、すでに提起してある「みずから正すべきは正す」とした方針を実践し、加えて①全組合員の自覺的団結の確立、②全国労働者の統一行動の強化③自民党・政府・国鉄当局を包囲する諸活動④職場からの抵抗と反撃を基本に具体的な行動を展開していく方針を打ち出した。

ついで七月九日の全国委員長・戦術委員長会議では、「当面の闘いのすすめ方と課題」を中心協議するとともに、「太田労政」を糾弾する決議を行つて内外に発表した。それは、「太田労政」が國労やこの時期の労働を否認する姿勢を頭者にとり始めたことと、二月の自民党三塚委員会設置と深いかかわりをもつてゐることを指摘したうえで、次のように決議していた。

「われわれは『太田労政』を認めている総裁以下の首脳陣に警告する。国鉄当局はこの労働組合否認の態度をとるのかどう力はつきりさせるべきである。

国鉄労働組合は国鉄の真の再建に貢献し、職場問題の自主的解決を促進することを前提に「太田労政」と対決し、正常なる労使関係が樹立されるまで闘う決意に立つて当面つきの行動を強化する。

ついで七月九日の全国委員長・戦術委員長会議では、「当面の闘いのすすめ方と課題」を中心協議するとともに、「太田労政」を糾弾する決議を行つて内外に発表した。それは、「太田労政」が國労やこの時期の労働を否認する姿勢を頭者にとり始めたことと、二月の自民党三塚委員会設置と深いかかわりをもつてゐることを指摘したうえで、次のように決議していた。

① 中央執行委員会は重大な決意に立つて『太田労政』の転換を確立する。

② 地方においては、『太田労政』がもたらす職場の混乱を防止を求め『国鉄再建懇談会』を当分の間凍結し、非協力の態度をとる。

③ 中央・地方は緊急に協力し、国鉄再建にとつて障害となる公社職員としての自覚、義務感の喪失さえ招いてゐる、③公社に対する国民の過大な期待が、公社の経営に負担をかけ、効率性を阻害する要因となつてゐる、といふ。そして、以上の問題を解決するためには、「單なる現行制度の手直しではなく、公社制度そのものの抜本的改革を行い、民営ないしそれに近い経営形態に改めが必要がある」という基本的立場を明確にしていた。

ついで基本答申は、国鉄財政の現状とその原因にふれたうえで「国鉄にとって最も必要なこと」として、①経営者が、経営責任を自覚し、それにふさわしい経営権限を確保し、企業意識に徹し、難局に立ち向かうこと、②職場規律を確立し、個々の職員が経営の現状を認識し、最大限の生産性を上げること、③政治や地域住民の過大な要求等外部の介入を排除すること、などの三点を上げ、「これらのこととは、単なる現行の公社制度の手直しとか、個別の合理化計画では実現できない。公社制度そのものを抜本的に改め、責任ある経営、効率的経営を行ひ得る仕組みを早急に導入すると

④ このような非常事態のために、本部をはじめ全国各級期間と全組合員は一枚岩の團結をさらにうち固め、総力をあげていかかる攻撃にも対応できる態勢を早急に確立する。」

とともに、労使双方が国鉄の現状を深く認識し、政府と国民の支持の下に、一体となつて再建に当たらなければならない」「新しい仕組みについての当調査会の結論は、現在の国鉄を分割し、これを民営化することである」と述べていた。

そして、この国鉄「分割・民営化」の理由としては、(1)先に上げた「国鉄にとって最も必要なこと」三点の実現を図るうえで最も適していること、(2)現在の巨大組織では管理の限界を超えていること、(3)国鉄の管理体制は地域ごとの実態とかけ離れた全国画的な運営に陥りがちで、分割によってそれが改善されること、などを上げていたが、基本答申はつづいて「新形態移行までの間緊急にとるべき措置」として、次のような一項目を指摘していた（いわゆる「緊急一項目」）。

- (1) 職場規律の確立を図るために、職場におけるヤミ協定および悪慣行（ヤミ休暇、休憩時間の増付与、労働実態のともなわない手当、ヤミ専従、管理職の下位職代務等）は全面的に是正し、現場協議制度は本来の趣旨にのっとった制度に改める。
また、違法行為に対しての厳正な処分、昇給昇格昇職・管理の厳正な運用、職務専念義務の徹底等人事管理の強化を図る。
- (2) 新規採用を原則として停止する。また、業務運営全般について、私鉄並の生産性をめざすこととし、そのため、作業方式、夜間勤務体制、業務の部外委託、職務分担のあり方等の抜本的見直しを行い、実労働時間の改善を図るとともに、配員転換を促進し、各現場の要員数を徹底的に合理化する。
- (3) 設備投資は、安全確保のための投資を除き原則として停止する。なお、整備新幹線計画は、当面見合せせる。
- (4) 貨物営業は、鉄道特性を發揮できる拠点間直行輸送を中心とし、業務のあり方を抜本的に再検討し、固有経費における収支の均等を図る。
- (5) 地方交通線の整理を促進するため、遅延している特定地方交通線対策協議会の早期開催を図るとともに、残余の対象路線についても昭和六〇年度までに結果が得られるよう早急に選定を行う。なお、対策が進まない場合、たとえば特定地方交通線対策協議会開催日の義務付け、協議期間の短縮等の改革を行う。また、上記以外の特定地方交通線を含む地方交通線についても、私鉄への譲渡、第三セクター化、民営化等を積極的に行う。
- (6) 分割会社との関係を配慮しつつ、自動車、工場および病院の分離等を推進する。
- (7) 永年勤続乗車証、精勤乗車証および家族割引乗車証を廃止

する。その他職員にかかる乗車証については、たとえば勤務区間に限定するなど業務上の必要のためのみに使用されるよう改める。また、国鉄以外の者に対して発行されているすべての乗車証についても廢止する。なお、他の交通機関との間に行われている相互無料乗車の慣行を是正する。

(8) 期末手当、業務手当等の抑制について検討する。

(9) 国鉄運賃については、当該地域における私鉄運賃、線区別原価等をも十分配慮して定める。また、安易な運賃改定は行わない。なお、文教政策、社会福祉政策等の観点からの通学定期割引等の運賃の公共負担については、国として所要の措置を講ずる。

(10) 兼職議員については、今後認めないこととする。

(11) 資産処分の一層の促進を図るとともに、関連事業についても営業料金等の見直しを行なう等積極的な增收に努める。

臨調基本答申に対する各政黨の対応

この七月二〇日の臨調基本答申に対して各政党は同日、談話や見解などを発表した。それらの要旨は、次のとおりであった。

自由民主党幹事長談話 「行政の改革と財政の再建は、今日のわが国の最大の政治課題であり、国民の声であります。その推進は、わが党の基本政策とするところであります。答申の内容は、国、地方を通ずる行政の簡素合理化・国鉄など三公社の改革を含む広範にわたり、行政改革の今日的課題に応えるものとなつていていると考えます。わが党は、同谷中の趣旨とするところを+分に精査し、これをそしやくし、良き道標として今後改革の積極的推進に努めて行きたいと考えております。」

公明党行財政改革調査委員長談話 「第一臨調の第三次答申（基本答申）は、総括して改革の基本方針は概ね妥当なものとして一応評価できる。しかし、具体的な内容や改革のプロセスについて不明確な点や踏み込みが足りない部分も目立ち、国民負担増を社会保険等に求める意図など、なお問題点があることを指摘せざるをえない。また葉たばこ耕作農民の問題を考えても、民営化は認められない。専売事業は、十分にその役割を果たしており、経営形態を変更する根拠はない。また葉たばこ耕作農民の問題を考えても、民営化は認められない。」

日本社会党見解 「この答申には、わが党が提示した『国民のための行政改革』と個々の点において一致するものもあるが、重要な点において音見を異にするところが多い。しかも、行政改革の課題や重点の方が極めて次心意的につながれており、今後の社会経済の変化に対応した将来の行政制度と運営のあり方に積極的に行なう。」

日本共産党臨調対策委員会責任者 「基本答申は、基本的に評価する。公社、特殊法人等に関する改革方策は積極的に評価するが、『国鉄再建監理委員会』の性格づけについては、実質的に国鉄再建に全面的な権限を持つ強力な機関とすべきである。」

日本共産党臨調対策委員会責任者 「基本答申は、何よりもまず、レーガン政権の核戦争政策にしたがつた軍拡を、政府政策の中心に位置づけ、それにあわせて行財政の再編を行うという意図を、露骨に示しているという点で重大である。」

三公社については、分割、民営という、黄悪の方策をうち出した。尊重、③分権化の強化という観点から現行制度の抜本的改革をは

かり公共性と創意性を確保する努力を極力行うべきである。従つて、一二公社の暴・分割には反対であり、答申の考え方を受け入れられない。

答申の国鉄民営・分割は再建ではなく国鉄解体以外のなものでない。わが党は、①国鉄労使は社会的要請に応えるため全力を尽くすこと、②長期債務と特定人件費は別途国において処理すること、③設備投資は総合交通施設特別会計（仮称）を創設し公共事業のルールを設定し年度毎に処理すること、④公共交通輸送から発生する欠損金については一定定期割引等の運賃の公共負担については、国として所要の措置を講ずる。

電気公社は、電気通信の特性から、分割はできないだけでなく、社会費木として重複投資を回避するためにも、事業の一元的運営は不可欠である。民営・分割は利用者にとって少しも利益をもたらすものではない。専売事業は、十分にその役割を果たしており、経営形態を変更する根拠はない。また葉たばこ耕作農民の問題を考えても、民営化は認められない。」

電電やたばこ専売は、現に大きなもうけのあがる事業であり、国鉄のなかにも新幹線などもうけのあがる部分がある。これらはそつくりいただこうという財界による国民の共有財産略奪計画そのものである。国鉄の分割・民営化についていえば、国民の足としての公共性をくつがえし、全国的交通網のすたずたの分断、虫くい的廃止、たえまない運賃や料金の値上げ、サービス切下げなどによつて国民の生活、営業を破壊する許すべからざる暴挙である。

総理荷の一語瑞機調にすぎない臨調を日鉄の事実上の最高機関に仕立てあげ、財界の直接財障のもとに司の政策の全般にわたつて決定するという点で、土光・鈴木行革のファッショ性は明らかである。」

そのほか新出クノフ幹事長は「国鉄をはじめとする三公社等の改革については、抜本的改革案として十分評価に倣する」と、社民連行革特別責長は「国鉄問題は最も皿ハ外的に改革の萬が提示されたが、『これを葉的に了とする』などと述べた。

国鉄「分割・民営化」への閣議決定

基本答申は国鉄「分割・民営化」への手順なども触れていたが、この答申をうけた政府は九月二十四日の閣議で「行大綱」（今後における行政改革の具体化方策について）を決定し、そのなかで国鉄問題については、①臨調答申にそつて五年以内に事業再建の全体構想を設定しその実現をはかる、②国鉄監理委員会設置のための法律案を次期国会に提出する、③国鉄再建関係閣僚会議を設置する、などを決めていた。さらに政府は同日、「国鉄の経営は、未だ曾有の危機的状況にあり、一刻の猶予も許されない非常な事態に立ち至っている今やその事業の再建は国家的課題であり、政府は、総力を結集してこれに取り組む所存である国鉄全職員は一このようね現下下の状況を改めて強く認識して再建にまい進すべきである」との政府声明を発表するとともに、臨調基本答申の「緊急一項目」の趣旨を盛り込んだ「日本国有鉄道の事業の再建を図るために当面緊急に講すべき対策について」を閣議決定した。これを受けて運輸省は、事務次官を長とする「国鉄再建緊急対策本部」を設置し、国鉄も同日「緊急対策実施推進本部」を設置した。さて、九月二十四日の閣議で決定されたこれら国鉄問題に対する施策は、先の、「国鉄再建法」に基づき八年に策定された「経営改善計画」の変更を意味していた。すなわち「経営改善計画」は、少なくとも既存の労使関係前提とする道筋を作成させていたが、基本答申をうけた政府の臨調「行革路線」はその道筋を否定するもので、国鉄の「合理化」はいわば「減量合理化」ではなく、「分割

臨調基本答申に対する国労の対応

二 臨調基本答申に対する国労の対応とその後の闘い

国鉄の「分割・民営化」を盛り込んだ第二臨調第次答申（基本答申）が出された七月三〇日は、国労第四回定期全国大会（東京・日比谷公会堂）開催さなかのことであった。この臨調答申の内容とその狙いが大会討議のなかでも柱のひとつとなり、臨調路線との対決姿勢が強調された。本部答弁でも、書記長は「大会の総意は臨調答申の国鉄分割・民営と緊急一項目の攻撃に断固反対し、総反撃に立ち上がる体制固めを確認した」と集約答弁を行つた。そして大会最終日には、「大会宣言」の他に、骨子次のような「闘争宣言」を採択した。

まさに、われわれはこれまでの歴史のなかで経験したことのない重大な局面にたたかれている。國鉄当局は自民党と政府に従属し、完全に当事者能力を喪失した。『国民の国鉄』としての經營責任を放棄し、國鉄労働者と國鉄労働組合を無視し國鉄破壊の政策をあくまでも強行するならばわれわれはねばりづよく闘いぬくものである。もし、緊急一項目を『分割・民営』化の前提として強行するならば、列車の正常な運行はもとより、安全運転にも重大な影響が生じることを警告する。その責任はあげて政府・自民党・國鉄当局にある。

國鉄破壊の攻撃は、ねかえし、『国民の国鉄』としての民主的再建をめざし、『合理化』反対闘争と『国民の交通・国民の国鉄をめざす民主化・政策要求』闘争を結合して闘うとともに、臨調行革に反対するすべての民主勢力の統一行動を成功させるために、先頭にたつて闘う決意をかため合おう。」

日本の労働組合運動と革新の運動に重大な打撃を与えるようとしているものとみざるを得ない。

七月三〇日、第二臨調は基本答申を発表した。その中で「国鉄改革」の方策として五年以内（昭和六二年度）を目指として「分割・民営」化をすすめること、その間、緊急一二項目を国鉄労働者と勤労国民に押しつけることを明らかにした。また、ローカル線廃止、運賃値上げ、七分割を強行することを明らかにした。国鉄労働者に対しても、団体交渉を否認し、雇用条件であり労働条件である乗車料金の廢止をはじめ、新規採用のストップ、議員兼職の廢止、貨物の大額な削減と「合理化」など、国鉄労働者が獲得してきた諸権利や制度を「一方的」に改悪しようとしている。

きない問題もあるが、労使関係を土台にして話しあっていく基本姿勢には変わりなく、意見交換のできる場は増やしたい」「臨調はスジを書いただけでスジ道は再建監理委員会がつくることになる。民営化すればうまくいくというものではない。誤りのない判断を

してもらうため監理委員会には積極的に参加したい」「経営改善計画は輸送量の落ちこみから相当な手直しが必要だ」「緊急一項目でいう新規採用抑制は、輸送の現実からやざるを得ない。給与についても昇給賞与を含め、今日までの制度・慣行を守りつづけたい」などと述べた。

ついで八月二六日、国労は先の全国大会の決定方針にもとづいてまとめた「緊急基本要求」を当局に申し入れた。それは、(1)基本要求、(2)勤務問題、(3)要員問題、(4)労働衛生、(5)外注問題、(6)賃金問題など三五項目に及んでいたが、それらのうち「基本要求」は、次のようになつていて。

- ① 国鉄の分割・民営化に反対し、現行経営形態を維持すること。
- ② 「現協」協約改定提案にあたっての「一夏一〇日までまとまらなければ再締結しない」という態度を齋する。
- ③ 乗車証、割引証は長い歴史をもつ雇用条件・労働条件であり、現行の諸条件を守ること。
- ④ 兼職議員の諸条件は憲法の精神にのつとつた食糧である。
- ⑤ 現場労使間の諸問題の解決にあたっての「一夏一〇日までまとまり、意見の一致を期すこと。
- ⑥ 運賃値上げをやめ、通学・通勤割引率を引き上げること。
- ⑦ 不要不急の設備投資を抑制し、サービス向上、安全輸送の確保、都市通学・通勤輸送の充実をはかるための投資を確保すること。
- ⑧ 東北・上越新幹線の開業にともなう赤字は政府の責任・嘉とすること。木田架橋および青函一ノンネルの燃料・利用料については国の負担とする。
- ⑨ 年金一元化の実態とそれにともなう国鉄共済の既得権を最大限維持し、国鉄職員の将来に対する不安を解消すること。

国労は、これら緊急基本要求をかかげて一〇月二七日、二九日と一月一・二日の二浪にわたり、国鉄本社前で反動労務政策に反対する抗議集会、座り込みなどを連続して行つた。さらに、三月一六日には「国鉄監理委設置法」案反対、仲裁の即時元金実施などを要求して、全地本の地区拠点でストライキ、職場集会、大衆行動などを実施した。

国鉄再建問題四組合共闘会議の設置

一方、一九八一年に入つてからマスコミによる「国鉄問題」な

いしは反国労キャンペーンが日に日に広まり、また自民党三塚委員会の活動が国鉄における職場規律問題を意識的に取り上げ、「監理体制の強化」などを提言していくなかで、総評は「一月一日から臨時大会で『民営・分割に反対し真の国鉄再建をかちとる決議』を行い、つづて二日目、総評・新産別・国労・動労・全施労・全労で『国鉄改革共闘委員会』を発足させた。これは、臨調答申が出されようとしている情勢のもと国鉄問題を単に国鉄労使の問題矮小化するのではなく、広く国民全体の問題に押し上げることを企図したものであつた。翌二三日、国労本部は反国労キャンパンに対し「反国労キャンペーン対策本部」を設けた。

さらに、「一二月になると、一日、国労と動労、全地労、全労は、四組合共闘で『運賃値上げ反対・ローカル線廃止反対・合理化反対・総決起集会を本社前で開催』九日には四労組が初めての合同中央執行委員会を開き、『国鉄再建問題四組合共闘会議』を結成し、眞の国鉄再建をめざして四組合が要旨次のような「今後の闘い方」を意思統一した。

① 民営・分割化、二〇万人体制の策動に反対し、眞の国鉄再建をめざす四組合の統一要求の実現のため諸行動を強化する。

② 三五万人体制・運賃値上げ・地方線廃止反対・車増発ダイヤ改善、利用者の便利、サービス向上の諸要求実現の行動強化。

③ 「合理化」による安全無視反対、公共交通機関の確立、そのため安全点検運動など諸活動を積極的に進める。

④ 反核・反戦・平和の闘いを一致して強化する。

⑤ それぞれの自主性を尊重し、真摯な討議の中から、政策の一一致、統一行動を着実に前進させる。

三月二四日、四組合は「すべての国鉄労働者への訴え」と題する緊急アピールを発表し、「日本労働運動の産報化をねらう支配層の意図を見抜き、今日の事態のなかで新たな前進のために、自らの戦線をととのえるために、いつそう团结を強め奮闘しよう」と呼びかけた。また、四組合は六月七日、四組合委員長連名の「緊急申し入れ」（五月二二日提出）について高木総裁とのトップ交渉を行つた。

さらに臨調基本答申（七月三〇日）後の八月二六日、四組合は「一九八一年一〇月に提起された五七・一二ダイヤ改正問題は、第二臨調」行革路線がめざす国鉄のさらなる「減量経営」化を企図したもので、その後の数次のダイヤ改正を経て、人員削減から「余剰人員」創出へと連なる大きなステップであった。そして八二年五月一七日の第二臨調第四部会報告および七月三〇日の臨調基本答申（第三次答申）に盛られた「緊急一項目」は、この年の夏頃から具体的に職場にあらわれ始めた。八月二六日付の国労の「緊急基本要求」（前述）は、それに対応する要求でもあった。

すでに七月一五日、ブルートレイン検査係に支払っていた乗務旅費がいわゆる「ヤミ手当」だとして国鉄当局は国労、動労組に向けた措置をとるべきだとして共同要求をまとめ、国鉄当局に申し入れた。また、人事院勧告凍結閣議決定（九月二四日）、国鉄再建問題で政府「非常態声明（同日）などの臨調路線の急進展に対し四組合は、九月二四日「広範な労働者・国民と連帯し、一〇月には無料乗

の国鉄再建のためにたたかう」との抗議声明を発表した。しかし、一月に入ると、五七・一二ダイヤ改正問題、現場協議協約改定問題で動労と全地労が「先行妥結」する事態が生まれ、その後は四組合の足並みは乱れた。このことは、国鉄当局がこれまでの国労との対応関係を根本的に転換する意思表明でもあった。

なお「職場規律の確立と労使関係の改善こそが国鉄再建にとつては不可欠」と主張してきた鉄労は、行革を推進する民社党との協力ないし助言をするという関係にまですすんだ。八二年九月七日から開いた鉄労第一回全国大会には、高木国鉄総裁の代理として八田誠常務理事（首都圈本部長）、および自民党的代表として国鉄問題小委員会の三塚委員長を来賓として招待し、それぞれから祝辞をうけた。その際、三塚委員長は「鉄労の助言に感謝の意」を表した。それは「行革特別国会」での「国鉄職場規律問題」に関する集中審議、および臨調第四部会のヒヤリングなどに際しての資料提供等を含めた協力への謝意であった。

鉄労は、この全国大会で「職場規律」に關し、①職場実態調査を継続的に実施し、さらに徹底した規律確立追及を行う、②当局に対し継続的な総点検を実施するよう求めるとともに、規律確立のために不可欠な信賞必罰の徹底を求める、③すべての国鉄職員に対し職場規律確立の重要性を強力に訴えていく、④職場規律を乱す集団およびこれを放置する不良管理者とは厳しく対決する、などの方針を決定した。

車証の廃止などが提案された。これらは、長年の職場慣行の破棄もともないながら職場における国労つぶし包围網の展開に他ならなかつた。

五七一
一一ダイヤ改正交渉と鉄労・動労・全地労の先行妥結

一九八一年一〇月二七日に当局が発表した五七一「ダイヤ改正」は、三五万人体制をめざす「経営改善計画」にもとづく初めてのダイヤ改正であった。その概要是①旅客輸送については、東北・上越新幹線開業を機会に在来線旅客関係で約二万五〇〇〇キロの削減をはかる、②貨物輸送関係については、輸送力と輸送量の大幅な乖離を解消するために地域間直行貨物輸送体制をめざし、貨物取扱駅一五一駅の削減（八〇〇歌体制）、ヤード四一の削減による再編（一〇〇ヤード体制）、貨車一万三〇〇〇両の削減、貨物関係約四万キロの削減をはかる、③これらにともなう作業体制・勤務体制の見直し、動力車・列車乗務員の運用の効率化をはかる、といふ内容であった。

この提案に対し国労と労働は、「経営改善計画」は早くも破たんしているといわなければならぬ。にもかかわらず国鉄は三五万人の要員規模にするという計画を強行しようとしているが、今回のダイヤ改正提案もその一環であり、収支改善のみを追求し、国鉄の公共性を放棄するものといわざるを得ない」との抗議声明を発表した。国労は、一月一六日に今回のダイヤ改正について具体的な要求を提出し、二月一四・一五日の第一三三回中央委員会（国労会館）でも、この五七一「ダイヤ改正」に対する闘いは「国民の国鉄づくりをめざすたたかいと、国鉄労働者の労働条件を維持・改善する取り組みとを結合したたたかい」として位置づけ、事前協議に入った。

部会報告（五月一七日）、「ブルートレイン乗務旅費返還訴訟の提起（七月一五日）、現場協議協約改定案提起（七月九日）、臨調基本答申（七月二〇日）などもあって、労使交渉がスムーズにはすまなかつた。当局側は「不当労働行為にならない程度で団体交渉に応じる」態度であり、從来のダイヤ改正問題交渉では「確認事項」として問題の整理がなされてきたのに、ここにいたつて当局は公労法八条（団交から管理運営事項を除外）をもち出して「覚書」抜きを主張した。国労は、国労攻撃のキャンペーンが猛威をふるつ

現場協議制に関する交渉の決裂

ているなかで、国労との団体交渉の形骸化をねらう当局に対して、全国的な統一闘争を背景にねばり強く事前折衝をつづけながら団交を要求するとともに、本社前座り込み抗議行動などを実施した。しかし、国労の要求は、一歩も前進せず、協定化は難航をきわめた。

この事態をうけて国労は、一〇月一五日以降は職場における一二六協定の破棄、非協力闘争に入り、一〇月末から一一月初めにかけて一週間にわたる本社前抗議行動を展開した。一一月六日になつて当局は「団交再開」を申し入れてきたが、国労は二〇日、全国委員長会議を開いて①一四日までに決着し二四日までに全国統一解決をめざす、②一四日までに解決しない場合は一五日始業時から全国拠点統一時限ストを実施する、との方針を決めた。ところがこの日（一〇日）、この五七・一一大改正問題交渉での後頭化する特徴的な出来事があった。動労、鉄労、全地労は当局との間で「五七・一一大改正の実施に伴う労働条件に関する協定」を多数組合の国労をだしぬいて妥結したのである。そこでは、「五七・一一大改正にあたっては、国鉄のおかれた状況を認識し、これまでの事前協議、団体交渉の経緯を尊重し、労使の信頼関係に立脚し、協定協約等を遵守して、円満な実施をはかるものとする」と調われていた。

このような少数三組合の先行妥結に対しても国労は、このような協定では「労働条件に関する協定とはいえない」こと、従来の労使関係からして「少数組合と先行妥結した内容を国労に押しつけることは許されない」などを強調するとともに、三六協定破棄、順法・非協力闘争などで対抗しながら、異なる協定の締結を求めて精力的に交渉を要求した。その結果、「昭和五七年一月大改正」に伴う労働条件については、地方対応機関において交渉し、円満な実施をはかるものとするとの「覚書」を締結し（八二年一月一四日）、交渉は事实上打ち切られたこととなつた。そして、これまでの「合理化」問題交渉では、他方で一定の労働条件改善（昇格）が行われていたが、この五七・一一大改正問題をめぐる交渉からは、そのような措置も行われなくなつた。

國労は解明要求を申し入れて、その交渉には応じていなかつた。この八月一九日に示された改定案の骨子は、(1)協議の対象範囲を労働協約、就業規則、規程、達、通達等に定められていない現場固有の日常の労働条件に関して生じた団体的紛争に限定する、(2)開催は毎月一回とし、臨時開催を認めず、一回の協議時間は三時間以内とする、(3)上級委員会を設置し、現場労使が対立した問題は上移す、などであつた。

この提案をうけて國労は、八月一六日の中央闘争委員会で「話し合いを基礎とする健全な労使関係を将来にわたり維持する」ことが重要であるとの立場を確認し、「現場協議の円滑な運用をはかるため『現場協議に関する協約』の締結の経緯を尊重し、同協約の各条に係わる労使の見解の相違については、この協約の締結単位で協議し、すみやかに解決するものとする」という、労使間で確認されてきた内容の再確認をすることとした。

この協約改定交渉で國労はまず「合意に達しない場合は再締結はしないという當局方針の撤回」を求め、當局の提案は「職場での労使交渉を否定し、固体的紛争の苦情処理機関に現協を変質させようとするもの」であり（八月三一日）、「審議し対立した事項さえ回答無用と切り捨てることは許せない。どんな場合でも現場に働く者とその管理者が誠心誠意話し合ってことの解決に当たるべきである」（九月七日）などの点を強調し、交渉を積み重ねた。

しかし、一〇月八日、當局に対し①すでに一〇回の団交を行ってきたが、當局は組合側の質問、疑義、主張に対して誠意心をもつて応えようとしない、②二月二〇日まで交渉する期日があるが、當局の態度はいたずらな時間かせぎであり、労使の合意が得られるとは判断できない、③當局提案は現協を全面的に否定するものであり、これ以上の団交は無益なので交渉は本日をもつて打ち切る、との通告を行った（二月一六日、調停不調）。

なお、令労も「職場の交渉権を否定する當局の改定案はのめない」と主張したため交渉は決裂した。

ところが、動労は、「改定案は職場闘争を圧殺する意図をもつてゐる」と批判をしながら、結局「こんにちの情勢のもとではこれ以上の前進はない」と判断しして、協定締結の道を選択した。この動労の方には、全地労も同調した。動労と全地労のこうした動向は、先の「五七一二ダイヤ改正問題の先行妥結にもみられたことであつた。

また、「現協こそ諸悪の根源」と、主張してきた鉄労は、「鉄労との単独妥結も辞さないとする当局の態度は、『從来の労使関係を改善しようとするものとして評価できる』として、新協約の締結

を歓迎した

こうして一九六八年七月一日に公労委の勧告を受け入れて、国労と国鉄当局との間で制度化されて以来、一四年間にわたり定着した現場協議協約は、ついに国鉄内組合の足並みが乱れるなかで、国労と全労働については一九八一年一二月一日以降、無協約状態となつた。

兼職議員の禁止を強行

国鉄における兼職議員禁止の方針についても、当局はかねてより組合側に提示していたが、八二年九月二日、一方的にその禁止を通告した。その内容は、①八二年一〇月二日以降新たにまたは改選により議席を得た者については承認しない、②一〇月二日現在議員として在任中にある者については任期満了までの間、国鉄の業務の支障とならないことを前提に引き続き承認する、などとなっていた。

國労は、すでに八月の第四四回定期全国大会（東京・日比谷公会堂）において、「兼職議員制度の現行条件維持」の方針を決めており、当局に現行条件維持を要求してきた。また、八一年度の國労議員団総会においても、かかる禁止措置は「政治的な攻撃であり、公民権に対する重大な侵害である。組織内候補者と國労組合員はこの攻撃に対決していく決意を固め奮闘しなければならない」として決議していた。そして九月一〇日、大要次のような事項について当局に解明要求を出した。

① 要員事情や業務の都合等を考え議員活動をするにあたり、「公職」（公職）として年休、公休祝日、代休等で処理しても承知しないのか、とすればその理由は。
② 全面的に禁止する理由は何か。
③ ④ 全面禁止は公職選挙法（第一〇条）、地方自治法（節一九条）、労基法（第七条）に違反しないか。
⑤ 日鉄法第二六条二項但し書きについての当局見解はどうか。
⑥ 地方議員が駅舎、駅前広場、踏切、道路、学校、病院等の改善に一定の役割を果たしてきたが、このことをどのように評価するのか。

これに対して当局は、経営の危機的状況をあげて、職員は「厳しい状況の認識を深め、職務に専念する」こと、議員兼職の維持。継続は「国鉄の再建意欲について国民に疑惑の念を抱かせ、再建を阻害することになりかねない」などと感じた。そして突如、八

裁判で当局は、日鉄法（日本国有鉄道法）二六条一項と公職選挙法一〇三条一項を根拠に、日鉄法二六条一項但し書き所定の総裁の兼職承認がないかぎり、当選告知の日に当選者はその国鉄職員としての地位を失うとの手続き論を主張した。これに対し国労は、日鉄法二六条一項による「総裁の不承認」は使用者による労働者の選挙権被選挙権への重大な制限であり、これまでには実質的には「届け出制」と同様な運用がなされてきたこと、また「不承認」により当該当選者が国鉄職員の地位を失職することは民間労働者との不合理な差別であり、他の公社職員とも不合理な差別であり（電電公社も専売公社も兼職が認められている）、「不承認制」を採用したことの不当性を強く主張した。しかし、判決では国労の主張は認められなかつた。

なお、JR体制に移行してからは、就業規則三一条一項（七）で「公職休職」制度を設け、議員兼職を認めている。

乗車証制度の改定（無料乗車証廃止）と団体交渉拒否

国鉄当局は、「緊急一項口」の一環として「乗車証制度の改定」に着手する動きをみせていたが、八二年一月五日に初めてその改定を明らかにし、理由を明示しないまま一〇月二三日をタイミンリミットに設定してきた。すでに国労は、当局のこうした動きに対し、臨調答申に屈して改悪すべき制度ではないとの立場から、乗車証制度は職責の重要な雇用労働条件である点を重視して、「国鉄一一〇年のなかで確立された制度であり、就職の際に明示された雇用条件・労働条件である」とこと、それゆえ「労使協議のうえ意見の一一致をみて制度の改正は実施すべきである」とこと、また、乗車証制度の基本は「精勤乗車証・永年乗車証・家族割引である」とこと、などをあげ改悪反対を主張した。勤労・全施労・全勤労もこれを重要課題と位置づけ、「改悪反対」で意思統一をはかり四組合共闘体制を組織してきた。

こうした取り組みのなかで国労本部、退職者組合、家族会は、四五万名ののぼる改悪反対署名を携えて再三にわたり本社集団交渉を申し入れたが、当局は「集団交渉には応じられない」とする姿勢をとり続けた。その他にも、ハガキ、電報による抗議、現場長・局長に対する抗議交渉などを組織した。

制度の改定が提示された直後の一〇月二〇日にもたれた对当局

乗車証制度の改定（無料乗車証廃止）と団体交渉拒否

国鉄当局は、「緊急一項口」の一環として「乗申証制度の改正」に着手する動きをみせていたが、八二年一〇月一五日に初めてその改定を明らかにし、理由を明示しないまま一〇月二三日をタイ

ムリミットに設定してきた。すでに国労は、当局のこうした動きに対し、臨時答申に屈して改悪すべき制度ではないとの立場から、乗車証制度は職責の重要な雇用労働条件である点を重視して、「国鉄一一〇年のなかで確立された制度であり、就職の際に明示された雇用条件・労働条件である」とこと、それゆえ「労使協議のうえ意見の一一致をみて制度の改正是実施すべきである」とこと、また、乗車証制度の基本は「精勤乗車証・永年乗車証・家族割引であること」などとあげ改悪反対を主張した。勤労、全施労、全勤労もこれを重要課題と位置づけ、「改悪反対」で意思統一をはかり四組合共闘体制を組織してきた。

四五万名にのぼる改悪反対署名を携えて再三にわたり本社集団交渉を申し入れたが、当局は「集団交渉には応じられない」とする姿勢をとり続けた。その他にも、ハガキ、電報による抗議、現場長・局長に対する抗議交渉などを組織した。

制度の改定が提示された直後の一〇月二〇日にもたれた対当局

交渉において、国労は從来からの主張に合わせ、「①理由を明示しないタイムリミットの設定は認められないこと、②意見の一一致を期すために実施期日を延期すべきであること、などを要求したが、当局は「二二日がタイムリミットである」と、乗車証は「労働条件ではなく恩恵的な便宜供与である」こと、制度の廃止は「閣議決定であり、世論の批判を十分受け止める必要がある」こと、などと從來の主張を繰り返した。翌二一日には常務理事との準トツブ会談、つづく二二日にも交渉がもたれたが、当局は同様な主張を繰り返す一方、二二月一日実施を強硬に主張して譲らなかつたため交渉は決裂した。

そうした状況のなかで当局は、一〇月二二日、(1)無料乗車証については職務乗車証を除き全廢する、(2)職務乗車証については全国通用のものは廃止し、職分などに応じて「管理局」通用、「地域ロック」通用のものなどとする、(3)精勤乗車証、永年勤続乗車証は廃止し、割引制度を設ける、(4)家族割引については発行枚数の縮減をはかる(年二〇枚)、などを内容とする「乗車証制度改定」を発表し、八二年一二月一日、一方的に強行実施した。

その後も国労は、乗車証制度の根幹は維持すべきであり、重大な労働条件の変更であるから團交による問題解決をするよう主張したが、当局は「話し合い」には応じるがこの制度は「団体交渉の対象事項」には含まれないとした。そこで国労は翌八三年二月一二日、当局の団体交渉応諾義務確認の訴えを東京地裁に提訴し、さらに一〇月二七日には五〇〇万円の損害賠償請求を追加した。

提訴から三年後の東京地裁判決(昭六一二・二・七)は、「労組法第七条の規定は、単に労働委員会における不当労働行為救済命令を発するための要件を定めたものであるにとどまらず、労働組合と使用者の間でも私法上の効力を有し」、「労働組合が使用者に対して団体交渉を求める法律上の地位を有し、使用者はこれに応すべき地位にある」から、その侵害に対し公労委に対する「救済申立権が発生する」とした。そして、乗車証制度が労働条件にかかるわい、團交の対象事項にあたるかについては、職務乗車証、精勤乗車証、永年勤続乗車証等の交付と使用の実態、さらに国鉄当局が職員の募集や採用に際して乗車証制度を待遇の一つとしてあげていたことから、「本件乗車証制度の改廃に關する事項は、公労法第八条四号にいう「労働条件に關する事項」に該當」することは明らかとした。ただし、損害賠償請求については「団体交渉争

項であることが認証される」ことにより、「相当程度損害が回復され得るものとみることができる」として否定した。

この判決について国鉄当局は控訴したが、東京高裁判決(昭六一二・二・七)も地裁判決を維持し、最高裁第三小法廷判決(平三・

四二三)も高裁判決を維持した。

勤務時間中流身(入浴)など職場慣行を守る闘い

当局の「職場規律総点検調査」結果(八二年四月二二日)にもとづいて、いわゆる「悪慣行是正」の措置が一方的に強化されなか、國労および四組合共闘会議は、從来から國鉄職場において反復・継続され確立されてきた職場慣行について「正すべきは正す」と述べてきたが、この年七月二九日からの第四回定期全国大会(東京・日比谷公会堂)でも、この問題に議論が集中した。國労はすでに第三回定期全国大会(七七年八月・新潟)において「自らの規律の確立」をかげ、「働き・要求し・闘う」との方針を決めていたが、そうした方針を踏まえながらこの全国大会では「正すべきは正す」の意味・内容をめぐつて、大筋次のような意思統一がなされた。

「まず第一に、『正すべきは正す』という方針が多く誤解を与える不鮮明さをもつてていたことは否定できないが、われわれ自らが飲酒事故や正当な理由のない遅参、早退、突発休などをなくし、労働者の自主的規律の確立によって自覚的な團結をかためなければ圧倒的多数の労働国民に支持されないことは明らかである。職場からのたたかいを強めるために、要求と運動が『社会的妥当性』をもつことが必要であり、その内容は『労働者の尊厳と自由と民主主義』の見地から、要求が当然であり、多くの労働者と進歩的勢力から理解と支持を得られるものということである。こうした見地に立つののが『正すべきは正す』といふ方針である。

第二に、「職場規律を乱すことは悪である」といった自民党当局。マスコミの態度は悪意に満ちている。労使の団体交渉の結果、協定や慣行が成立し、この諸協定や慣行を守ることが「職場規律」である。現場協議で確認してきたものであつても、現場長の「権限と責任」をこえるものは無効であるとして、これを当局が一方的に破棄してきてはいるが、これも地方や各職場で労使が合意のもとに実施してきたものであり、諸協定や慣行は労使が遵守するのは当然のことである。

さらに、日常の組合活動や就業時間内入浴に対する攻撃についても、同大会では「労働条件や労働組合活動などの諸権利は職場を基礎としたたたかいによって向上・維持される。しかしそれらの諸権利獲得が一部の地域や職場、職能だけに限定されて

いるのでは十分なものとはいえない。全国の職場をみると諸権利の獲得状況にアンバランスがある。その点の克服が急務である」との認識を組合員に示した。」

この全国大会後、中央闘争委員会は当面している情勢について「最近起きている職制による横断幕の一方的撤去、リボン、ワッペンにたいする過度の干渉、カベ新聞の撤去など日常の組合活動に対する介入や入浴時間問題に見られる専制的な労務管理が増大している」と分析し、こうした「当局の労働組合無視、職場の労働組合運動虐殺の攻撃はいつそ強まるものとみなければならない」として抗議交渉を含めたねばり強い闘いを、あらためて呼びかけた。

さて、この第四回定期全国大会後もなくして、勤務時間内の洗身(入浴)慣行に対する攻撃が一段と強められた。

國労は「勤務時間中(現行の入浴時間)の入浴禁止について業務命令が出された場合は拒否する」、業務命令への抗議として「時間外の抗議交渉」を行い、地方調停委員会の活用も含めて入浴規制反対闘争を強化するよう指令を発した(八二年九月三日)。この指令を受けて入浴規制反対の取り組みが全国各地で開始されるや、当局は公然と対抗措置を抗じてきた。とりわけ、門司、東京(三局)、大阪の各鉄道管理局管内において厳しい措置を一方的に行つてきただ。

門司(保線区、運転区、機関区、客貨市区、信号通信区、電力区、建築区、機械区などの日勤職場)では、八二年一二月上旬に「勤務時間内入浴禁止」の通告文を風呂場に掲示するとともに、管理者を各風呂場に配置して現認体制をとるなどの措置をとつたのを手始めに、八三年の二月に入るや東鉄三局管内の運転職場においては現認にとどまらず、風呂場に施錠するなどの強行手段がとられた。五月には大鉄局管内において、前年九月期に大阪地本と管理府との「慣行是正」についての交渉の結果、「入浴・洗身時間として最低一五分間を確保する。それ以上の時間にわたる慣行のは正については各職場の現場協議で決定する」旨の確認事項があつたのを、一方的に無視し類似の措置を強行した。

こうした措置に対し國労側は、「国鉄の就業時間内入浴は汚染・発汗作業、あるいは一昼夜交代等の勤務と無関係ではなく、國鉄有史以来の既得労働条件であり確立された慣行である」などの点を強調し、この立場にたつて時間内洗身の取り組みを継続したので、全国各地の分会段階において連日激しいトラブルが派生した。当局は、洗身した者には賃金カット、抗議行動に参加した者は戒告、それを指導した組合役員には減給なし停職の処分を通告

した。賃金カットにかけられた組合員だけでも、仙台・新潟地本のそれと合わせると、延べ人数五二〇〇人を超え、金額は一五〇〇万円余に及んだ。

この事態を重くみた社会党、共産党、総評、國労は「入浴問題中央調査団」を結成し、八三年三月八日と九日、攻撃のもつとも激しい門司、直方、鳥栖三地区の職場(機関区、気動車区、客貨車区、保線区)の実態調査を実施した。他方、門司地本(二月四日)と、東京地本(三月二日)は、それぞれ地方調停委員会に入浴問題に関する「団交応諾義務確認」のあつせん申請を行つた。組合運動虐殺の攻撃はいつそ強まるものとみなければならぬ」として抗議交渉を含めたねばり強い闘いを、あらためて呼びかけた。

さて、この第四回定期全国大会後もなくして、勤務時間内の洗身(入浴)慣行に対する攻撃が一段と強められた。

國労は「勤務時間中(現行の入浴時間)の入浴禁止について業務命令が出された場合は拒否する」、業務命令への抗議として「時間外の抗議交渉」を行い、地方調停委員会の活用も含めて入浴規制反対闘争を強化するよう指令を発した(八二年九月三日)。この指令を受けて入浴規制反対の取り組みが全国各地で開始されるや、当局は公然と対抗措置を抗じてきた。とりわけ、門司、東京(三局)、大阪の各鉄道管理局管内において厳しい措置を一方的に行つてきただ。

門司(保線区、運転区、機関区、客貨市区、信号通信区、電力区、建築区、機械区などの日勤職場)では、八二年一二月上旬に「勤務時間内入浴禁止」の通告文を風呂場に掲示するとともに、管理者を各風呂場に配置して現認体制をとるなどの措置をとつたのを手始めに、八三年の二月に入るや東鉄三局管内の運転職場においては現認にとどまらず、風呂場に施錠するなどの強行手段がとられた。五月には大鉄局管内において、前年九月期に大阪地本と管理府との「慣行是正」についての交渉の結果、「入浴・洗身時間として最低一五分間を確保する。それ以上の時間にわたる慣行のは正については各職場の現場協議で決定する」旨の確認事項があつたのを、一方的に無視し類似の措置を強行した。

こうした措置に対し國労側は、「国鉄の就業時間内入浴は汚染・発汗作業、あるいは一昼夜交代等の勤務と無関係ではなく、國鉄有史以来の既得労働条件であり確立された慣行である」などの点を強調し、この立場にたつて時間内洗身の取り組みを継続したので、全国各地の分会段階において連日激しいトラブルが派生した。当局は、洗身した者には賃金カット、抗議行動に参加した者は戒告、それを指導した組合役員には減給なし停職の処分を通告