

國鐵局は、先の二つの事故に際して、國鐵職員の規律に問題があるとして、原因を精神的不注意に転化し、様々な縮め付けを行つた。それに対し、第二回大会決定に基づく「合理化」との闘いが展開された。六一年の白紙ダイア改正闘争では、「検査規程の改悪に反対して全国の客貨車区で一割の減車闘争や一時間の時限ストが行われるなどのダイア改正闘争が展開された。この結果、多くの現場機関の当局の要員計画が修正されたり、また被服工場の廃止などは当局計画どおり実施されたが、その交渉をつうじて「雇用の安定に関する協約」が締結された。なお、第二回大会での決定は、当局の「合理化」計画とおりには労働者の基本的な権利に対する抗することを内容としており、とくに時短労働が大きな課題となつたが、六二（昭和三七）年六月、一昼夜交代勤務について時短を実施する暫定協定が結ばれ、その後の時短闘争の足かかりとなつた。「合理化」反対闘争は、この後、六〇年代後半から七〇年代、一層重要な課題となつた。なお、この事故の教訓によつて「運転取扱心得」は「運転取扱基準規程」に改善されることになつた（一九八七年四月の国鉄分割・民営化の際に、再び「運転取扱心得」に戻す改悪が行われた）。

六四年春闘と四、一七スト問題

一九六二年と六三年春闘は、公労協はスト体制は維持したが、ストには至らず、仲裁裁定で決着した。国鉄関係は、六一年は平均六%、六三年は平均六・五%であつた。もつとも、六二年の年度末手当に関して、国労は三月三〇日と三一日、時限ストを行い、当局は解雇三六名を含む一八・九名の処分を通告した。

六四（昭和三九）年二月、国労は、春闘を前に第一四回臨時大會を開いた。この大會では、「今年は安易な協調はしない」という方針を決めた。総評も臨時大會で強力な決意で春闘に臨む方針を決定していた。公労協は三月四日に春闘決起集会を開催し、四月一七日に一齊半日休暇を実施し、それでも解決しない場合、ストを反復するという強力な方針を打ち出した。

三月二七日の春闘共闘委の最賃ストを皮切りに、春闘に突入していた四月八日、日本共産党は、「四・一七ストは挑発であり労働者と全民主勢力との統一を破壊する危険性がある」と声明を発表し、スト中止のための力を注いだ。このため、公労協のスト体制は混乱した。この声明と一緒に、のち日本共産党は七月一三日からの中央委員会で、誤りであったとして自己批判を発表したが、公労協各組合では、夏の大會まで、ストに反対した組合員の除名など統制処分問題で激しい論議が続いた。全通全電通などでも除名処分が行われたが、国労では、共産党の自己批判の直前である七月五日から九日の第一五回国定期大会（旭川）で、組織内共産党員の統制問題が激しい議論となつた。その結果、除名三一名を含む権利停止など合計一四八名の統制処分が行われた。

第五節 國鐵紋

国鉄労働組合の闘い

一
国鉄財政の悪化と財政再建、「合理化」計画
東京オリエンピック年の六四（昭和三九）年一〇月、幹線東京・新大阪間が開業した。この六四年度をもつて五カ年計画は打ち切られ、第三次長期計画（実際は六八・八年度の四年間）について国鉄財政再建一〇カ年計画

この春闘では、公労協はスト体制を崩さなかつたが、四月一六日、池田首相と太田総評議長のトップ会談（池田・太田会談）で、公企体等と民間との賃金格差は正などとの確認が行われ、ストは中止された。この確認は、のちの言葉でいえば、「民間準拠」方式と呼ばれるものであつた。また、この会談の口頭確認で、当事者能効や予算制度を含む公企体の在り方の再検討も約束された。

六四年は、いろんな面で節目となつた年であつた。労働運動に限ると、同盟会議が全日本労働総同盟（同盟）となり、総評に対抗するナショナルセイタとしての性格を一層明確にした。また、国際金属労連日本協議会（IMF・JC）が結成され、のちに大きな影響力を發揮し、現在に至つてゐる。

「合理化」反対を中心とする国鉄労働組合のたたかいで

目次

第三次長期計画での「合理化」の進展は急速であった。五万人輸送の合理化攻勢、車掌の乗り組み基準の改編、人へらしを伴う小口貨物計算画などが、つづきと当局から提案された。六五（昭和四〇）年八月の第二六回定期大会（岡山）は、この「合理化」攻勢に対する基本方針を決定した大会であつた。大会の書記長集約は、「合理化にたいしては人間が物に支配されるのではなく、人間を尊重せよ」という立場で抵抗闘争を組むとして、地方の盛り上がる力、国民の諸要求との正しい結合、産業別の共闘の場としての交運共闘などを重視する考え方を示した。

第二次五五年計画から第三次長期計画へ移行する最中、国労では闘争の基調をどこにおいて反「合理化」闘争を指導するか、新しい「指導指針」の作成が急がれ。従来の反「合理化」闘争は、六年一作成の「合理化闘争指導要綱」によつていた。新「指導方針」は、六八年七月の第二七回大会（小松市）で意見が集約され、文部省までとめた。同指針は、「合理化の形態が機械化を柱にした全系統にわたる省力化へとすすむ」なかで、それを発展させ、新たな「技術革新や社会構造の変革に即応するに必要な対策を樹立し、労働組合として当面可能な到達目標を明らかにする必要がある」との所「指導指針」は、まず「合理化によっておきる諸事象を

労働条件の変化は、「労働者に適応した労働条件の改善と表裏一体のものである」という原則を確認し、労働組合が真に守つていかなければならないことは、「労働者の基本的権利であり労働諸条件であるが、これから反『合理化』闘争においては、いかなる場合においても、この労働基本権を堅持し拡張していく」という方向合たかいで組織していかなければならぬ」とした。
「これから反『合理化』闘争は、すべて労働者の権利確保を^{つく}めた明確な協定によつて集約する闘争としてすすめていく一方他方で、『国民の国鉄に対する諸要求を当局・政府・独占に対峙させていく』ことを基本に^{する}とした。

新「指導方針」では、このように「労働者の権利確保をふくめた明確な協定によって集約する闘争」こそが、ストrike権が剥奪されているものとのての、職場からの新たな反「合理化」闘争の基調をなすものと考えた。それは同時に、中央——地方——職場のバイオプスを一層、緊密なものとする努力を全機関員と組合員とに求めた。ところに職場つまり分会・組合組織が、当時の國勞ではまだ未確立であり、「その強化が課題であつた。この新「指導方針」はその後、六七年七月の第二回定期大会（伊東市）で、一層、整理、理論化し、これを新しく反「合理化」闘争の基本方針として決定した。こうした新「指導方針」、新たなる反「合理化」闘争方針に基づいて、反「合理化」闘争が展開されていった。

五万人「合理化」反對、E L · D L 1 一人乘務反對鬭爭

一九六七（昭和四二）年三月、国鉄当局は、組合に対し、第三次長期計画のための近代化・合理化案を提示した。そのなかには事実上、六八年までに五万人の要員削減案が含まれていたし、E.L・D.L一人乗務問題や仕事の外注などが含まれていた。国労・動労は、これらの提案に対し、断固撤回を求めるとの声明を発表した。この頃、国労と動労は、「合理化」反対闘争についてばらばら同様の歩調をとっていた。これらの提案以後、「合理化」反対闘争は本格化した。

国労は六七年四月一日、当局提案の「合理化」案に対し、職場からの抵抗体制の確立を指令し、この年の春闘は事実上、賃上げと「合理化」反対の二つの闘争の結合となつた。その後、六七年未には三次の順法闘争を行い、六八年二月から三月にかけては五次にわたる順法闘争を実施した。並行して、二月から三月にかけては、反「合理化」統一行動日として、計六日にわたり、集団交渉、職場集会、地域集会、街頭宣伝、乗客大会を行つた。また、六七年一二月二日～五日のスト、六八年三月二日～四日の「電籠」闘争、三月二日～三月三日、東京電車区ほか全国三電六拠点で実質三時間のストを実施した。そして、すでに勝ち取れていた現場協議制の活用と相まつて、職場団体でかなりの「成果」を挙げていたのは注目される。この結果、当局が実施しようとしていたE.L・D.L一人乗務、電修場廃止などかなりの事項が先送りとなつた。

六八年から六九年にかけ、国労・動労は一〇数回のストを初め、激しい「合理化」反対闘争を開戦した。そのビーグルは、E.L・D.L士官廃止反対などを中心とした六九年一月三日～二月一日の「四時闘争」であった。その前後、国労と動労とでは、再び、方針の違ひが生じたが、総評の仲介や支援を得て、「合理化」反対闘争は継続された。その結果、不十分さは残したが、助士制度を存続させ、E.L・D.L乗務助手九〇〇〇人中、約三五〇〇人入の存在の確認、廢止助士については、機関車検査係へ逐次登用されること、時短や賃金での前進を勝ち取り、五万人「合理化」に一定の歴止めをかけるのに成功した。二年以上にわたるE.L・D.L二

三 職場における労働運動の確立を目指すたたかい

国労第一六回定期大会（岡山）の意義——職場に労働運動を！

一九六七(昭和四二)年三月、国鉄当局は、組合に対し、第三次長期計画のための近代化・合理化案を提示した。そのなかには事実上、六八年までに五万人の要員削減案が含まれていたし、E-L・D-L一人乗務問題や仕事の外注などが含まれていた。國労、動労は、これらの提案に対し、断固撤回を求めるとの声明を発表した。この頃、國労と動労は、「合理化」反対闘争については、ほぼ同一歩調をとっていた。これらの提案以後、「合理化」反対闘争は本格化した。

國労は六七年四月一日、当局提案の「合理化」案に対し、職場からの抵抗体制の確立を指令し、この年の春闘は事実上、賃上げと「合理化」反対の二つの闘争の結合となつた。その後、六七年春闘には三次の順法闘争を行い、六八年二月から三月にかけては五回の定期賃上げ闘争を行った。一方で、六八年三月にかけては五回の定期賃上げ闘争を行つた。

人乗務問題などが決着をみた。この一〇月三二日と一一月一日の闘争に対し、解雇六名を含む四九二三名の処分が通告された。指す必要条件がここにあつた。

国民との関係および一九四七年に結成された全日日本交通運輸労働組合協議会（交研）との関係では、六五（昭和四〇）年から交通問題研究全国集会（交研集会）が実施されるようになつていて、また、六六年の運賃値上げに際しては、「広範な反対署名運動」なども展開された。国民との結合を深め、「交通運輸労働者との連帶」を強めつつ、「合理化」反対を初めとする国労の取り組みは注目に值した。だが、職場の組合運動強化を初め、まだ多くの課題を残していた。

三六協定事業場単位締結のたたかい

一九六五(昭和四〇)年八月の岡山大会は、「職場に労働運動を定着させる」という国労運動史上画期的な方針を決定した。方針は、「職場における日常行動のなかで、労働者の権利侵害を許さないだけでなく、積極的に職場環境、労働条件に関する交渉権をはじめとして、組合活動の自由、政治活動の自由の確立を、日常生活の職場・地域のたたかいをとおして、職場・地域に確立しなければならない」とし、「職場機関(分会・班)の組織の確立と職場活動の充実、育成等、労働者教育を強化すること」を各級機関の行動の充実、育成等、労働者教育を強化すること」を各級機関の合言葉にしようと提起した。そのうえで、つぎの四つの柱を具体的行動の展開のために提起した。

- ④ 分会・班の組織を確立し機関活動を強化する。分会は職場の徹底をはかる。
- ③ 単位で設け、作業班ごとに班を設置し、機関運営と情報連絡の徹底をはかる。
- ② 分会・班組織の職場要求と行動は職場討議によつて決定し、全員が参加する方向をとる。
- ① 職場要求について必ず現場長との集団交渉をおこない、解決するまでねばり強く反復実施する。集団交渉の経過と結論を全組合員に徹底するとともに支部・分会相互の交渉を実施し、集団交渉の強化と発展をはかる。

④ 労働協約、勤務、休暇、権利の点検活動を強化し、職場の民主化闘争を強化する。

国労が、このような四つの柱を打ち立てたことは、理由があつた。国鉄という事業体は、ことのほかその規模が大きく職種も多様であり、それをおうじて労働条件や労働環境にも多くの違いがある。本部・本社間では賃金や労働時間の基準など比較的共通の問題について取り上げることはできても、全国各地にわたる職場での種々の問題は分会を中心にして当局と団体交渉をし、協約を締結するという道筋をとらないことには、一步もすすめないという事情があつた。そればかりかこの時期の国鉄における組合

組織は、国労二七・五万、新国労六・八万、勤労五・七万、未加入七・七万という状況にあり、なかでもこの二、三年来国労の組織人員は減少の一途をたどっていた。国労としては職場闘争の強化を果たすなかで組織強化・組織の整備をはからなければならなかつた。こうした組織体制が確立されることによつて、国労の組織の向上ばかりでなく、「合理化」政策をはねかえしスト権奪還つながつていくことになり、それが国労組織三〇万の目標も達成させると考えられたのであつた。

三六協定事業場単位締結のたたかい

六五年一〇月の第七回中央委員会は、職場交渉権確立の手がかりとして三六協定事業馬締結確立の方針を決定した。さらに、六六年二月、国労第二回定期大会(小松市)では、これまでの「三六協定事業場締結」を中心とする職場の取り組みの総括を行い、「今後の闘争目標として、『職場団交権の確立』と『三六協定の事業場単位締結』を掲げた。それまで国鉄では、三六協定は鉄道管理局単位で行われていた。だが新潟闘争を契機に新国労が誕生し、国鉄当局は、都合の良い方法、①鉄道管理局単位での三六協定を締結し、②新国労が多い事業場では、そこでも三六協定を締結する時間外労働をめぐり職場に混乱が生じるというやり方を探用し、「時間外労働のめぐり職場に混乱が生じていた。第一回大会では、「三六協定の事業場単位締結」のため、「三六協定破棄のたたかい」と「第三者機関の場を適用したたかいい」などを決定した。この時期、職場での主要問題は、「合理化」遂行下での勤務・労働条件問題であつた。標準化する時間外労働業務命令の乱発、所属長による一方的な勤務変更などをどう規制するか。要員の必要量をいかにハツキリさせるか。それを現場で追求するにはどうすべきかなどが課題であつた。そのなかで、国労が選択したのが「三六協定破棄のたたかい」であつた。それは、分会や班の機能を高め、「三六協定の事業場ごとの締結」を実現し、「職場の問題は職場でとりあげ、職場で交渉し、職場で解決する」運動の開始を意味した。

運動の開始を意味した。

勤労に対し、国鉄当局は対抗手段をとつた。第一に、「非組合員には三六協定の適用はない」として、助役に時間外労働を命じた。第二に、日鉄法三条による超過勤務命令の乱発であつた。順法闘争による列車の遅延に対しても、三三発動がなされた。第三に、法内超勤の強要である。就業規則に基づく勤務時間・休日数が労基法に対し、同施行規則の基準より上回っていたが、労基法・同施行規則に定める制限内の所定より外労働時間を、三六協定の有無にかかわらず、労働者の同意もなく命ずる超勤であつた。第四に、「勤務の繰り上げ繰り下げる」という労働条件の変更を、「団交もせず、労働者の同意もなく、所属長権限で強要した。第五に、内達一号によれば、労働時間・拘束時間の内訳に沿つて、実乗務を基本とした実働評価の業務命令が発せられることになり、それが賃金・手当

にリンクする点に最大の問題があつた。

こうして労使間の主張は真っ向から対立した。

三六協定事業場単位締結問題が決着したのは、六六年七月の第三十七回定期大会の一ヶ月後であつたが、東京地本が先導的役割を果たした。東京地本はすでに六四（昭和三九）年三月、東京地方調停委員会に調停申請を行つていて、この時は、締結単位を現業機関にするという口頭勧告が出され、労使も合意したが、現場長にまでおろすかどうかでは労使は真っ向から対立した。六五年に、東京地本は再度調停申請したが、調停は不調に終わり、六六年六月、國労と東京地本は仲裁申請に踏み切った。同年七月、仲裁委員長のあつせん案が提示された。

② 国公勞東京地本と東京鐵道管理局間に、從來の三六協定の内容に相当する内容の基本協定を締結する。これに則つて、鐵道管理局本局・駅・車掌区等の現業機関ごと現場長とこれに対応する職員代表間に三六協定を締結する。それは、三六協定の基本協定の内容を変更しないものとする。

みやからに現業場での三二六協定を締結させる。
④ 時間外及び休日労働は当該事業所のみに発生した業務であつて、他の事業場に関連のない場合にかかる。

このあつせん案には、事前に労使双方に打診があり、あつせん案自体に注が付いていた。すぐれて政治的で、しかも変則的な解決方法ではあつたが、労使双方の合意を得るには効果的であった。このあつせん案に沿い、同年九月、東京鉄道管理局と東京地本との間で基本協定、付属協定が締結され、それに基づく連用協定が各事業場で締結された。その後、同様な方法で、同種の協定が全国的に締結され、三六協定の事業場単位での締結が実施されるようになつた。

現場団体交渉制度の確立要求と闘い

六六（昭和四二）年一一月、國労は當局に、「現場における團體交渉制度確立」の申し入れを行つた。だが國鉄當局は、（即）國労分會は交渉単位でない、（即）國鉄の現場長には交渉・処分権限はない、（即）組合要求には「管理運営事項」に抵触するものがあるなど反駁した。國鐵當局が最も警戒し恐れていたことは、當局主導の職場秩序が崩壊し、職場闘争――集団交渉――といった事態になるのではないかといった点にあつた。國労は、「當局は現場交渉についていたすらに不安の念を持つてゐるようであるが、ルールさえしつかり決めれば、心配はない」と応酬し、平行線をたどり、実質的議論に入ることも困難であった。そこで、國労は「自主的解決の望みは絶たれた」と判断し、紛争は第三者機関の場へ移行した。

國労本部は全國の組織の実態を調べ、「現場でなければ解決できない事項」¹¹いわゆる二二項目要求をまとめた。また國労は、戰術上の配慮から、全國九カ所の調停委員会所在地の地本をモデル地本と決めた。九地本を選んだ理由は、闘争が長期化し、労使双方の自主解決が困難となつた時、再び地調委を活用せざるをえなないこと、すなばく、地本の力量だけでなく、各地調委の傾向も考慮して闘いの展望を見極めることが必要になつたからである。

六七年三月頃から、下部機関に対し、①労働条件に関する事項について閉交すること、②團交で了解点に達した事項は文書にして両当事者が署名押印することを力点に指導した。地調委に対する取り組み上、モデルとされた地本のなかでも、とくに三地本（門司・仙台・広島）が、六七年六月、調停を申請した。

六七年七月の第二八回大会（伊東市）で、國労は、この問題に

ついて経総括し、今後の方針を決定した。(1)今後の問題の中心は職場団交権の確立にあること、(2)当局は抵抗をやめないと当局が拘束していくようになりたい、(3)そのため、闘いの進展状況を職場まで徹底し、職場での交渉体制を組織的に定着させるため、分会大会で交渉委員を指名するなど中央・地方の体制を強化し、第三者機関の動きにも即応できるようにし、職場要求に基づく当局交渉を強化するというものであった。

の各地方調停委員会に調停申請を行つた。一月二十一日福岡で国労の申請を全面的に認め、「現行の交渉ルールにくわえて、申請のあつた分会組織代表者と現場の長との間ににおいて交渉が行えるようすることが適当である」という画期的な調停案が出され、仙台、広島でも同様な調停案が出された。国労は若干の不満はあつたが、これ以上のものを期待するのは困難だとして三調停案とも受諾し行つた。だが國鉄当局は三調停案とも拒否したため、国労は仲裁に移行することにした。

具体的な内容の一つとして、「駅・区および自動車営業所における労使紛争の円滑かつ平和的な解決をはかるため、組合の分会に対応する労使のあいだに現場協議機関を設けること」など、いくつかの具体的な提案がなされた。勧告の受諾を迫る実力行使で、国鉄当局は打診の段階から難色を示し、勧告後も容易に受諾しなかった。国労は一二月五日、勧告の内示後、全国的規模の順法闘争を実施し、年末反「合理化」闘争と結合し、現場団交権確立

四 反戦・平和と民主主義擁護の闘い

六〇年代後半、国労は、反戦・平和・民主主義擁護の闘いに力を注いだ。この時期、アメリカのベトナム侵略戦争は、ハノイ爆撃など北爆のほか、ラオス、カンボジアにも戦域を広めた。日本政府・佐藤内閣は、安保体制強化を鮮明にした。B5戦略爆撃機の沖縄発進や原子力爆撃機の日本本島寄港など、日本の対外政策は、ベトナム戦争におけるナマメの役割を担つた。また、日本は韓国との緊密な諸関係を一層強めようとする日韓条約批准が強行された。

国内では高度成長の矛盾として、物価上昇、住宅、交通、保健、教育、社会保障、公害や産業灾害など様々な問題が噴出しどころである。佐藤内閣は、「小選挙区制」の導入、言論統制のねらいをもつ刑法改悪、健康保険法の改悪や紀元節復活の思想宣伝や教科書検定など教育の反動化を推進しようとした。

労働者、国民は、不公平税制反対、運賃・諸物価値上げ反対、健保・区制粉碎など諸要求を掲げ、統一活動を展開した。国労は労働争議と軍需輸送阻止闘争、七〇年安保などで奮闘した。

日韓会談阻止闘争から日韓条約批准反対闘争へ
日韓関係「正常化」の動きは、同時に、日本資本の韓国進出を意味し、韓国政権の経済危機対策に利用されるのではないかと警戒が強まつた。六五年六月の日韓条約締結を前にして、日本は政府の日韓会談への対応を批判する世論と運動が高まつた。

国でも、とくに学生の抗議行動が強められた。

社会党は、抗議行動について、安保共闘の活動再開によつて行方針を決めた。日韓闘争の進め方では、社会党と総評は、総評を間にして社・共兩党を結びつける「プリツジ」方式で共闘を拡大することにし、五次にわたる共闘が展開された。六五年六月、日韓条約締結後、抗議行動は国会での批准反対運動に移つた。一月七日、衆議院特別委員会で、政府・自民党は日韓条約承認案を強行採決した。これに怒つた九日の統一行動は、全国で延べ六〇万人、中央で一八万人が集会、デモに参加し、六〇年安保闘争以来の規模となつた。一月一二日には、国会史上類例を見ない事態が政府・自民党によつて引き起こされた。日韓条約批准法案の本会議上程が一方的に宣言され、僅か二分足らずで強行採決された。政府・自民党的暴挙に対し、労働者、国民の怒りは頂點に達し、日韓条約批准阻止だけでなく、国会解散、佐藤内閣打倒の声が高まつた。

國勞はこの暴挙に対し北海道、東北、東京、中部、関西（宮原）、西部の拠点で抗議ストを闘つた。國勞のスト決議は一〇月の中央委員会で行われた。①地方では地本と協議し、プロックごとに「一ヵ所の運動関係職場を指定し、一月一二日夜から一三日にかけて一時間の時限ストを決行すること、(用)ただし官憲の彈圧があつた時は二時間の時限ストを決行すること」ともとした。この時期の公安官は警察学校で、「巡邏・点検・拳銃操作・逮捕訓練、その他ゴボウ抜き」など特殊な訓練を受けていた。この政治ストに対し、警官・公安官等が各地に出動し、構内動員の組合員をゴボウ抜きにするなど実力行使を行つたため、ござりあいや紛糾が生じ、一一二二ストでは、國勞関係者だけで二〇人に及ぶ逮捕者が出了。处分は解雇五名、停職九〇名、減給五六名、戒告一五六名と厳しかつた。

なお、この時期まで、とくに乗務員部門では、ストでは一般組合員の処分をさけるため、行動隊が乗務員の交代の際に「らち」して、一定の場所に連れて行く形式がとられていたが、六五年年末の日韓条約批准反対ストを経て、しだいに自主参加方式のストが般化していった。

日韓条約は一二月四日、参議院でも特別委員会で強行採決され、一二日に本会議を通過した。聞いの方向は民主主義を蹂躪した「佐藤内閣打倒」、「国会解散」要求、ベトナム反戦四〇〇〇万署名運動の強化に向けられた。

ベトナム反戦の総評の呼びかけと一〇・二二スト

総評は、六六年七月末からの第三回定期大会で、一〇月中旬の抗議ストを含めた「ハノイ・ハイフオン爆撃に抗議するたかいい」、「政治反動体制と軍国主義反対」の決議を探討した。一〇月の臨時大会では、一〇・二二ベトナム反戦ストを決めた。國勞は総評方針を全面的に支持し、中核となつて闘う方針を決めた。一月七日八日の中央闘争委員会は、別に指令する地本は、一〇月

二一日、運転職場を拠点に二時間以内の時限ストを行うことにして、石田礼助総裁は、これは政治ストであつて、即時計画を中心止

するよう、警備を発した。

一〇・二二ストは決行された。日韓ストと同様、官憲・当局は

一体で、実力行使を伴うスト対策を行つた。また、順法闘争も全

国的に実施されたが、いずれも、当局要員や公安官、警官の出勤、監視があり、小競り合いが発生した。なおベトナム映画の持ち回り上映、ピラ貼り、配布、リボン着用、署名活動、デモ行進、力

ンバ活動などが、ほとんど全ての拠点で実施された。

國勞は、六七年七月、第二回定期大会（伊東市）で、次のよ

うに評価した。①アメリカのベトナム侵略戦争と佐藤内閣の戦争政策の危険性を幅広く国民に訴えたことで一定の役割を果たすこ

とができる、一九七〇年代にむけてのたたかいの基礎づくりともい

た。

当局は、一一月、一〇・二二ストに対し、停職五一、減給九六、戒告二三八、訓告七六、計四六一名の処分を発表した。だが解雇はなく、この点は日韓闘争と異なつており、逆にベトナム反戦闘争の国民的広がりと共感を反映していた。

総評は、一〇月二二日を國際反戦デーと定め、國際的な統一行動を呼びかけたのは、六六（昭和四二）年であったが、その後も社・共兩党、中立労連、平和委員会を中心とする民主団体・文化人による統一行動委員会方式などによる闘いが毎年展開され、六〇年代末にも沖縄即時・無条件・全面変換、ベトナム侵略戦争反対などの諸要求を掲げて、全国各地で一〇・二二國際統一行動が展開された。六八年の統一行動には、七一万七〇〇〇人の労働者がストを含む実力行使で決起した。國勞の米軍軍需輸送阻止闘争も含まれていた。

また、六八年八月五日から一五日、被爆二三年原水爆禁止世界大会が、広島、長崎、沖縄を結んで開かれた。この大会では、

一九七〇年の安保条約の期限終了期を前にして、「核・安保・粉碎、ベトナム反戦、沖縄の核基地撤去と即時・無条件・全面返還を全

面に押し出し、「原水爆運動はその中核となつたたかう」との対

抗議ストを闘つた。國勞は趣旨に賛同し、戦列に加わった。

藤井打倒、「国会解散」要求、ベトナム反戦四〇〇〇万署名運動の強化に向けられた。

軍需輸送阻止闘争の展開

ベトナム戦争の渦中、六八年八月八月、中央本線新宿駅構内で、ガソリン満載の貨物列車と碎石満載の貨物列車が衝突、電気機関車が脱線、連結のタンク車が火を吹き、機関車とタンク車三両が炎上する事故が発生した。國勞は、事故の原因は、過密ダイヤとベトナム戦争の拡大による米軍需輸送の激増にあるとの見解を発表した。国鉄の米軍需輸送は、日米安保条約第六条の優先使用権を根拠に締結された「公務鉄道輸送支払い手続きのための日本国とアメリカ合衆国との間の協定」により行われていた。

七〇年安保破棄（六・二三）闘争

國勞は、六九年六月の第三回定期大会（盛岡市）で、「七〇年安保・沖縄問題の勝利とスト権奪回を民主勢力の共闘でかちとる

う！」を大会スローガンに掲げた。この大会で確認された七〇年安保闘争の意義と重要性についての國勞の立場は、つぎのとおりであった。

東京地本では一〇月一八日から三日間、順法闘争を実施し、毎日七〇両の米軍タンク車が運休し、二二〇両がストップし列車、貨物車などに計六五十分の遅れが出た。二〇日には、立川駅と横浜駅公園で総決起集会が開かれた。順法闘争は、名古屋地本（淮島地区）、門司地本（門司港駅）などで実施された。

〇月の第七九回中央委員会では、反「合理化」闘争と結合した反対闘争の推進、①一〇・二二反戦集会への積極的参加と街頭行動の展開、②国鉄の軍需輸送について、全地本でその実態調査に取り組む、③一〇月二〇日を日途に、軍需輸送（自衛隊輸送を含む）の拠点を中心に順法闘争、大衆行動を決定した。また、國勞本部は、

「国鉄の軍需輸送に関する実態調査」を行い、発表した。

東京地本では一〇月一八日から三日間、順法闘争を実施し、毎

日七〇両の米軍タンク車が運休し、二二〇両がストップし列車、

貨物車などに計六五十分の遅れが出た。二〇日には、立川駅と横浜駅公園で総決起集会が開かれた。順法闘争は、名古屋地本（淮島地区）、門司地本（門司港駅）などで実施された。

七〇年安保破棄（六・二三）闘争

國勞は、六九年六月の第三回定期大会（盛岡市）で、「七〇年安保・沖縄問題の勝利とスト権奪回を民主勢力の共闘でかちとる

う！」を大会スローガンに掲げた。この大会で確認された七〇年安保闘争の意義と重要性についての國勞の立場は、つぎのとおりであった。

東京地本では一〇月一八日から三日間、順法闘争を実施し、毎日七〇両の米軍タンク車が運休し、二二〇両がストップし列車、貨物車などに計六五十分の遅れが出た。二〇日には、立川駅と横浜駅公園で総決起集会が開かれた。順法闘争は、名古屋地本（淮島地区）、門司地本（門司港駅）などで実施された。

七〇年安保破棄（六・二三）闘争

國勞は、六九年六月の第三回定期大会（盛岡市）で、「七〇年安保・沖縄問題の勝利とスト権奪回を民主勢力の共闘でかちとる

う！」を大会スローガンに掲げた。この大会で確認された七〇年安保闘争の意義と重要性についての國勞の立場は、つぎのとおり

であった。

七〇年安保は、六〇年安保と本質的に異なり、核安保体制とアジア安保体制をめざすものであり、日米安保はアメリカの極東防衛のカナメ石としての沖縄を中心とし、アシア安保としての機能を果たす役割をもつていて。これは日本独占資本に

よるアジア支配体制にほかならない。

② それゆえ、あらゆる場を活用して討議を深め、学習・教育

活動を強化して、独占資本によって搾取と圧迫をうけている國民大衆を結集し、独占資本に対決する生産点でのたたかいを中心にして、ストライキの反復、集会、デモ、街頭宣伝などを徹底的に展開する。

七〇年五月の第九〇回中央委員会では、「六月二三日はストライ

キでたたかう」ことを確認し、六月の全国戦術委員会議では、云々・二三を頂点とする安保破棄闘争を六月二二日零時からの協力

間のストを決行、これに先立ち全国約一七〇ヵ所の職場で順法闘争を皮切りに開始する」ことが最終確認され、具体的なスト・順法闘争などの闘い方や闘争の拠点が設定された。

予定どおり、二二日から闘争が展開された。国鉄当局は八月六日、停職一名、減給四二名、戒告三四四名を含む計四〇七名の処分を通告した。國勞以外にも、多くの単産がストを初め闘争に参加した。だが全体に、六〇年安保闘争と比べ、闘争の盛り上がりが欠けた点は否めない。七〇年七月の國勞第三回定期大会（長崎市）でも、この点が率直に総括されていた。「核かくし」が明瞭ではあったが、眞の沖縄返還闘争も、政府が日米交渉ですでに七二年の沖縄返還で合意したこともある。いま一つ、盛り上がりに欠けていた。

第六節 国鉄「マル生」運動の展開と

国鉄労働組合の「マル生」粉碎闘争

一 国鉄財政の破綻と「財政再建一〇力年計画」

国鉄の財政赤字は、六六（昭和四二）年度六〇一億円、六七年度九四一億円、六八年度一三四四億円と膨張し、第三次長期計画は四年目にして崩れ、達成率も僅か四四%であった。この赤字は、人減らし「合理化」、運賃値上げにかかるも増大した。とくに借入総額は六八年度末には約二兆円に達し、元金と利子返済を含め、借金の返済額は年間二六〇〇億円を超える。一日平均二五億円の収入に対し、七億円の返済を必要とした。国鉄「財政再建一〇力年計画」によれば、この財政状況から将来を推測すると、「借り入れが借入れを生み、利子が利子を呼んで、加速度的に財政悪化を深め」、七八（昭和五三）年度には、「赤字額は償却前で一兆円、償却後一兆三〇〇〇億円余、所要外部資金は約二兆三〇〇〇億円、また債務残高は一〇兆円の多さに達する」と見込んでいた。国鉄財政がこの破綻的状態に至った原因は、輸送構造の変化に伴う国鉄輸送の地位の低下、運賃収入の伸び悩みがあるが、独立採算制原則のもとで政府の補助もなく、運賃収入と借入金をもつて、新幹線を始めとする幹線投資を行い、資本経費が増大したことが最も大きかった。だが、政府や国鉄当局は、これに人件費増大を挙げ、人を減らし、安上がりで一層効率的な経営を目指した。国鉄財政の建て直しのため、「財政再建一〇力年計画」が六八（昭和四三）年一月に出された。そして、六九年五月、佐藤内閣に

おいてその役割を二二分に發揮しうる近代的経営体制の確立のために、第一に、「企業内における人件費の重圧にあえいでいる現状から、営業拠点の集約整備、駆作業の合理化、保守作業等の合理化、機械化等を推進し、生産性の高い近代的交通機関へ体質改善を図る必要がある」とする大「合理化」提言があつた。第二に、四〇数万人の職員が、「国民全体に奉仕する一大企業としての国鉄の果たす役割を自らのものとして」自覚し、「労働生産性の向上の課題」を抱うことであつた。第三に、国鉄自らが重建に努めつつ、政府及び関係各方面に働きかけ、「国の立法措置によって、施策の遂行にあたることが必要だとされた。この第三点目は、六九年五月、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法と、それに基づく同年九月の政府の「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」において、具体的な形をとつた。不十分にせよ、国の助成措置の必要がやつと認識された。

「財政再建一〇力年計画」は、不採算部門のスクラップ化を柱に、経費削減を行ひ、他方で「主として新幹線等を中心とする優等列車を軸に輸送改善」を行い、収入増加を図ろうとした。すなわち、大規模なスクラップとともに新幹線や高速大量貨物輸送に国鉄の役割を担う点で、これまでの長期計画とは性格を異にしていた。

しかも、計画が見込んだ一〇年後の推定輸送量の增加分六〇%を予算定員を現在よりも少ない二六〇〇万人にするこより実質一六万五七〇%に対し、これに必要な要員九万人を増員せず、一〇年後の予算定員を現在よりも少ない二六〇〇万人にするこより実質一六万五七〇%の要員削減するという計画は、現場に大きなショックを与えた。この計画は当時、「三方一両損」の評判といわれた。それは、生産性運動の原則と具体的な方法を述べ、当然役割を担うことを目的とした「能力開発課」の新設であつた。前者は、国労・労働組合員一人一人に対する「職員としてのモラールの向上」をもたらすための管理を、後者はそのベースをなす思想教育を目指した。この二つは、「マル生」運動推進の中枢部となる重要な部署であった。

「マル生」教育と企業内教育機関の活用

国鉄当局は、「マル生」教育を全国的統一的に行うため、部内多くの教科書類をつくり、七〇年の秋頃には全国の職場に行き渡つた。それらを集めながら、日本生産性本部の「国鉄と生産性運動」であった。それは、生産性運動の原則と具体的な方法を述べ、当然役割を担うことを目的とした「能力開発課」の新設であり、そ

うした「組合の主張は説得力を持たない」と述べていた。

国鉄当局は、「マル生」教育の場として、第一に、国鉄の企業内教育制度を活用した。職員管理規則、職場内教育基準規則、教育機関教育基準規則、教育関係庶務基準規則などの諸規定に基く。中央鉄道学園を開設し、各地に存在する鉄道学園委託教育制度、通信教育、職場内教育などである。第二に、それ以外の教育制度で、これは「能力開発課」が加わり、正規教育、転換教育、再教育の三つのコースが新設され、本来の技術教育、職業訓練に代わり、「マル生」教育がみっちり仕込まれた。第三に、「マル生」教科書の内容が、現場長試験や助役等認容試験など管理職登用試験問題として出題されたので、登用試験がじかに思想・差別支配に直結した。助役・現場長等への登用試験には、第一次が筆記試験、第二次が面接試験とされていて、この両試験をクリアするため、「〇〇試験研究会」が盛況となり、それも「マル生」教育の場となつた。

二 国鉄「マル生」運動の展開と 磯崎新総裁の就任と新たな「職員管理」

「財政再建一〇力年計画」が指摘した国鉄労働者の「労働生産性向上の課題」は、国鉄財政再建の不可欠な課題であり、同時に、再建「合理化」策の推進の障害要因を徹底的に排除する目的で実施された。それが「マル生」運動であり、排除の対象とされたのは、これに真っ向から反対していた国労・労働であつた。

一〇力年計画に代わって、磯崎新総裁が誕生し、就任の挨拶で、新総裁は、「国鉄再建一〇力年計画」のレールの上を、「四十数万の職員が、がっちりとスクラムを組んで二一世紀に向かってよく進むことが、国鉄のすむべき道だ」と所感を述べ、直ちに抜本的措置を実施していく。一つは、現

管理局から現場への「マル生」運動の浸透と鉄労の育成

職場で、「マル生」運動が公然と行われるようになつたのは、一九七〇年秋に入つてからである。この段階で、不当労働行為が全般的に行われるようになり、「国鉄を守る会」「国鉄を明るくする会」などのインフォーマル組織が全国各地に広まつた。「マル生」教育を受けた便場管理者が、「俺がやらねば誰がやる」という意気込みで運動を展開し、それに賛同する「マル生」活動家たちが、全国の職場で一齊に推進運動を展開し始めた。また管理局の指導

で、現場段階では業務の一環として「マル生」運動が実施された。この再建策に基づき、「将来的の総合的交通体系に