



職場の労働者モラルの確立

四月一四日、JC傘下四單産への一発回答（定昇込み一万二〇〇円、八・五%など）が出されたが、交運・公労協に結集する各組合は、それを乗り越えて四月中旬以降の決戦段階に入つた。二一日、公労委は、定昇込み一万二一四八円、八・七八%という調停委員長見解を示したが、公労協は不満だとして二二日朝七時までストを続行した。結局、仲裁に移行し、五月三日、調停委員長見解と同じ仲裁裁定が出された。だが政府は、国鉄と電電公社は、「資金上、賃金の支払いは不可能」であるとして、公労法第一六条を持ち出、五月二八日、次の国会に議決案件として提出した。政府の対応は、国鉄運賃と電報電話料金の値上げ法案が常国会で成立しなかつたことを口実にしていた。公労協は激しく抗議した。九月一七日、「公労協との交渉で、政府は、〔裁定実施に最大限努力〕、「完全実施を期す」などを約束し、事实上決着した。

公労協は、七六年春闘を総括するにあたつて、「春闘方式の再検討」を提起した。その骨子は、ストで闘わないJCの賃上げ額がベースとなる民間相場への準拠方式では十分な成果を期待できない、したがって真の産業別統一闘争の組織化に力を注ぐということが、第三回定期大会も、（札幌会場）で、春闘総括を行つた。

七七（昭和五二）年春闘では、春闘共闘会議は「国民春闘共闘會議」として名称変更し、一〇〇〇万人春闘を目指した。国労は、二月の第一一八回拡大中央委員会で、賃上げ要求を三万二〇〇〇円、一九・八二%とし、これを「掛け値なしのギリギリの正札要求」とした。この年、私鉄連絡は「事後対処方式」、すなわち、「回体交渉重視」回答提示後にスト権確立投票」という賃金闘争方式の第三回定期大会も（札幌会場）で、春闘総括を行つた。

その意図は、從来のスケジュール方式では、JCと相場を超えるられないこと、自ら力をついた産別自決にはあつたが、提示後にスト権確立投票という事後対処方式では、全交渉の他の組合や公労協との戦術調整に大きな問題が生じることが危惧された。事後対処方式を採用した私鉄は、四月五日の一万一五〇〇円回答を不満として、四月一六日、二〇日のスト権を確立した。ただ、一五日の大手集團交渉で、一万三三〇〇円、九・二%、解決一時金一人三万円の回答を得て、自主交渉で決着した。その内容は、一三日の鉄鋼回答一万三〇〇〇円、八・五%を上回つた。公労協関係は、二〇日、平均一萬三六〇六円、九・一二%、国鉄は一万四二四三円、八・七二%の調停委員長見解で仲裁に移行した。私鉄、公労協、國労とも、鉄鋼相場を上回つた。

を行つた。そのなかで、「総体的には三連敗に歯止めをかけた」としたが、民間準拠方式への反省、制度闘争の不十分さの反省や、別に交運共闘の持つ特別な意義などのほか、「仕事のうえでのタルミ事故や職場の労働者モラルの確立」を強調して目を引いた。

この背景には、七六年の半年以降、マスコミの異常な「国鉄職員のタルミ論」の一連ギャンペーンが背景にあった。「マスコミは、国鉄の事故などが、あたかも主に職員のタルミに起因し、国鉄の赤字もまた、国鉄職員の「怠け」に原因があるかのような報道を連日、行つた。もちろん、「タルミ」や「怠け」が全くなかつたとは言えないし、また、いくら注意を払つても、誤りは、ナマ身の人間である以上、避けられない。問題は、予期しない事態が起きても、必要な要員と設備で補える態勢が整備されているかどうかである。だが現実は、「合理化」の名による人べらしと手抜き作業化、安全性を無視したスピードアップが押しつけられた。こうした現実とは無関係に、国鉄労働者の「タルミ論」が展開されたことには、意図的な異常さがあつた。

この大会は、「国民の国鉄」を目指す民主的規制を決めた大会であつたが、七七年春闘の総括をふまえて、「職場における労働者の自主的規律の確立」を打ち出した。すなわち、「働き、要求数、たかう」作風の確立を打ち出した。それはマスコミの「タルミ論」への批判を意識していたが、同時に一定の自省の念も含まれてい

春闌再構築への努力

一九七八（昭和五三）年春闘は、重化学産業部門で構造的不況業種が続出し厳しい春闘となつた。賃上げ要求基準は、前年をさらに下回つた。同盟、J.C.、新産別が定昇込み一二%の要求基準を決め、総評も含め労働四団体の賃上げ要求がほぼそろつた。国労は、年の第一一二回拡大中央委員会で、三万二〇〇円、一・八・四%の賃上げ要求基準を決めた。額は前年と同じ、率では、一・四ポイント下がつた。闘い方では、前年に統き、地域春闘を重視した。事実、国労は、三月二九日、三〇日、地域ストを実施した。これは、国鉄当局が、一月三〇日、貨物大「合理化」の一環として、前年夏の提案（二七六駅廃止）以来、さらに七九年度、八〇年度に貨物取扱駅の廃止提案（二九〇駅）を行つたことに依つていた。四月に入り、地域での時限ストがさらに他の地方に広げられた。一八日と一九日には、二日間のストを行い、全幹線がマヒ状態となつた。

四月二五日午後、私鉄は八八〇〇円、五・五三%で妥結し、ストを中止したが、財界、政府の介入が例年になく目立つた。これは、鉄鋼回答を乗り越えて春闘相場形成の主軸にならうとする私鉄へ

國労は、七八年七月の第四〇回定期大会（高知市）で、「七八年春闘は、労働者側の『敗北』といわざるえない」と総括を行つた。ただ、地域春闘については、積極的評価を行つた。また、七八八年春闘が、「鉄冷え春闘」と評されるほど抑え込まれ、とくに私鉄春闘への政治的介入が目立った経過を踏まえ、國労は改めて、春闘再構築の先頭に立ち決意を固めた。

七九年は、景気回復は業種によつてバラつき雇用情勢も悪かつた。國労は、二月の第二二四回拡大中央委員会で、「二万二〇〇〇円（九・六%プラス一二〇〇円）」の賃上げ要求を決めた。また三月六日には、運輸審議会国鉄地方交通線問題小委員会が出した「ロ一カル線五〇〇〇キロ分離」などの報告に反対して闘かつた。四月一日、J.C.への賃上げ回答（鉄鋼八六〇〇円、五・〇二%）が出されたが、私鉄、公労協の交渉、調停は難航した。（一電五、私鉄および全電通除く公労協はススト）二五日、一電五、公社を除く二公社五現業への調停委員長見解は、平均二・三五%プラス一八〇〇円（定昇込み平均九六四一円、五・六三%）、国鉄は、平均六〇二七円、三・三五%（定昇込み平均九八〇四円、五・四五%）であつた。私鉄は、このあと公労協に見合九七〇〇円、五・六三%という新回答が出され、ストを收拾した。例年と比べ、公労委が先行し、私鉄があとに回つた。それだけ、政府筋などの私鉄への圧力が強かつた。七月の第四一回定期大会（鹿児島市）で國労は、とくに私鉄との共闘を高く評価した。ただ、(旧)J.C.主導型の賃金抑制が復活したこと、(旧)「産別自決」が「単産別自決」にかわり、業種間・企業間格差が拡大したこと、(旧)産別志向と統一闘争の混迷（公労戦統一への思惑から、労働団体や組合相互間の結束が弱いことが春闘結果に反映し、八〇年代春闘の多難さを示唆する春闘であつた。

二  
スト権回復立法構想の提起

全通名古屋中郵事件・札幌駅ビル貼り事件最高裁判決

一九七五（昭和五〇）年のスト権スト以来、官公労働者の労働基本権をめぐる政治・判例動向は、年々、遺憾な方向に向かつていた。最高裁判決ではすでに全農林警職法事件判決で、これまでの判例から逆転し、スト権否認の方向が強まつた。その後も、公務員の政治活動禁止を合憲とした全連猿払事件判決（七四年一一月）、学力テスト反対闘争中の説得活動を有罪とした岩手学子事件判決（七六年五月）などが相次いだ。

五月二五日午後、私鉄は六八〇〇円、五・五三%で妥結した。トを中止したが、後援政府の介入が例年になく早々とされた。鉄鋼回答を乗り越えて春闘相場形成の主軸にならうとする私鉄への不當な政治圧力であつた。二五日は、全交通と公労協の集中決戦ストとなつた。公労委の調停は難航し、調停委員長見解が示されたのは、二六日の深夜一時となつた。内容は、二・二%プラス一五〇〇円、国鉄では九〇〇〇円、五・一六%であつた。

七七（昭和五二）年一二月一三日、最高裁は、目黒電報電話局事件に対する判決を行つた。判決で、最高裁は、職員の職務遂行になんら支障のない反戦ブレート着用をとらえて、その行為は政治活動を禁止した電電公社の就業規則に違反するとしただけではなく、この行為は職務専念義務にも違反し、さらに職場規律をも乱すとして懲戒処分の対象になるとした。つまり、職場における日常の組合活動すら否認しかねない「法の論理」が展開していた。

七九年一〇月三〇日の札幌駅ビル貼り事件最高裁判判は、その「法の論理」をさらに徹底させ、当局の承認を欠いたいからなる企業内組合活動も許されることはないと、「結論」を導き出した。その「結論」とは、「労働組合又はその組織員が使用者の所有し管理する物的施設であつて定立された企業秩序のもとに事業の運営の用に供されるものを使用者の許諾を得ることなく組合活動のために利用することは許されない」というものであった。

最高裁は、五・四全通名古屋中郵事件判決で争議権を否認し、今度は「施設管理権」をタテに組合活動を職場から縮め出そうとした。労働基本権回復のため闘つてゐる官公労働者には、八〇年代を前にして憂慮すべき状況にあつた。

### 公共企業体等基本問題会議をめぐる動向とスト権立法構想

スト権ストの最中、七五年一二月一日の政府声明に基づき、七六年一月の閣議で、公共企業体等基本問題会議の設置を決め、七月に発足した。そして、公社などの①経営形態、②当事者能力、③法令関係の三つの懇談会に分かれて、七年秋までに調査・ヒアリングを終え、七八年六月には、「結論」を出すというスケジュールで審議を進めていた。国鉄関係では、七七年一〇月に鉄労、全労の意見聴取が行われた。国鉄総裁も意見を述べた。公労協は、初めは公企体等基本問題会議を無視する方針をとった。だが一二出席して意見を述べることにした。七八年一月一三日、國労を皮切りに組合側の意見陳述に入った。國労意見は、次のような内容であつた。

① 基本的には労働基本権の全面一律禁止は認められない。しかし、公共輸送を担う労働組合の基本的姿勢として、ストの予告などの一定の制限をも否認するものではない。

② (略)  
③ 国鉄の経営形態について、分割・民営化ともに認めることはできない。公労法を撤廃し、日鉄法、営業法の制約を撤廃し、国鉄当局の当事者能力の回復を求める。分割・民営化などの経営形態の変更は眞の国鉄「再建」にはなりえない。

七八年二月の第一二二回拡大中央委員会では、六月に予定されている基本問題会議の答申が、スト権論議どころか、国鉄の分割・民営化の方向に傾きつつある状況を踏まえ、スト権奪還闘争の筋

道と自らのスト権回復の立法構想を明らかにし、基本問題会議の答申起草作業に一定の圧力を加える必要を決めた。それが、その決定に基づき、学者、弁護士、本部役員からなる「スト権立法対策委員会」が七八年三月一日、第一回委員会を開き作業を開始した。七八年五月の国労第一二三回中央委員会には、「スト権回復・立法要求」案が提案された。

その内容は、まずスト権問題を立法によつて解決する場合の基的基本前提を述べ、ついで国民生活との関係でスト規制が考えられる諸類型を挙げ、その類型に沿つた対応策を提起したうえで、「立法要求の骨子」を次のように提示した。

### 三 「国民の国鉄」を目指す民主化・政策要求闘争

#### 国鉄「再建」計画の挫折と政府・国鉄の対策

国鉄は、七五年度現在、累積債務六兆七九三億円、単年度決算で九一四七億円の欠損を出した。これまでの政府や当局の国

鉄「再建」計画は、つぎつぎに失敗した。とくに「財政再建一〇年計画」は、オイル・ショック、インフレのもとで破綻を余儀なくされた。七八年一二月、政府は、「国鉄再建対策要綱」を開議了解し、関連法案を翌年の国会に提出した。だが、折からのロッキード疑惑の発覚で国会審議は中断し、国鉄関連法案は審議未了または継続審議となつた。「再建対策要綱」は出発からつまずいた。七八年一月、政府は改めて、七八年度に收支均衡を図る「日本国有鉄道の再建対策について」閣議了解した。そして、運賃値上げ事件処理のために公労委の存置を

① 全面・一律スト禁止法規の撤廃を、労調法上の規制に一元化を  
② 「国民生活」上の不利益との対応を、労調法上の規制に一元化を  
③ 「経営形態」論とは別個・無関係なスト権確立を  
④ 財政民主主義との関連は、国の特別の財政支出の場合に限定を  
⑤ 国営事業における労使関係の特殊性にみあつた、迅速な事件処理のために公労委の存置を  
⑥ 労組法・労調法への一元化を原則に、国営事業における労使関係の特殊性にみあつた例外的措置に関する特別法として、公労法の縮小・存続を

この「立法要求の骨子」の各項目にはコメントがつけられ、最後に、「われわれとしてはギリギリの立法要求なのである」と結んだ。中央委員会では、書記長の集約答弁を経て、「当面の闘争方針」とともに承認された。そして、「立法要求」を基本問題会議と政府に提出された。報告書は、国鉄の分割・専売公社の民营化への加えたものであつた。報告書は、国鉄の分割・専売公社の移管や、料金法定主義の緩和・争議行為に対する差し止め命令制の導入・刑事罰の拡大などの考え方を提起していたが、「本文」は、大要つぎのような意見であつた。

#### 民主的規制から民主化政策要求へ

国労は、長年の「合理化」反対闘争、スト権奪還闘争などの経験を通じて、国鉄当局は「国鉄再建の基本構想案」を提出した。それに基づき、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案」が八〇年二月、国会に提出された。七〇年代後半の政府・国鉄当局の「再建」策は結局、運賃値上げと要員削減、貨物「合理化」とローカル線切り捨て、若干の公的助成に留まり、抜本的な総合交通政策を提示できず、国鉄の縮小再編へ向かつていつた。

国労は、長年の「合理化」反対闘争、スト権奪還闘争などの経験を通じて、国鉄の取り組みをより総合的かつ系統的に発展させる必要があるとの立場から、民主的規制という新しい方針を打ち出した。この民主的規制は、①政治的レベルにおける国鉄の民主的規制と、②国鉄内の民主的規制の二つのレベルで構成され、具体的な闘いとしては、①総合的な交通民主化のたたかい、②「国民の足を守る会議」の充実・強化、③貨物輸送の民主化。④地方ローカル線問題などへの取り組みを提起していた。

この「意見書」は、一九八〇年六月六日、「公共企業体等基本問題意見書に関する検討結果報告書」として公表された。その内容は、この民主的規制方針の提起の背景には、国鉄再建問題がきわめ

敷きにし、一層ひどい内容の労働基本権規制を盛り込んでいた。もちろん、国労の「立法要求」などは一顧だにしなかつた。これが、スト権ストを経て、七〇年代末、八〇年代初頭、政府・財界の労働基本権問題に関する総括的意見であつた。

て政治色の強い問題として浮かび上がっているという情勢、国会が七〇年代後半、与野党伯仲の場面をむかえており、国鉄の再建策をめぐつて各野党の政策提起が相次ぎ、重要な点での政策一致の可能性も見通せるとの情勢の発展もあつた。

方針討議では、民主的規制について、貨物「合理化」との闘いと関連させた多くの意見表明があつた。同時に、本部が提起した「労働者の自主的規律」をめぐつても論議が集まつた。その結果、『働く、要求する、たたかう』という三要素を結合していく作風を職場で確立していくことが国労の課題として確認された。これは、當時、異常とも思えるマスコミの「国鉄職員タクミ論」の立場からするキヤンペーンに対し批判的に対処するためでもあつたが、同時にそうしたキヤンペーンが、生じていた事態の一面向を誇張しているにせよ、全面的に否定しきることができないという事実への自省の念も込められていた。

他方、民主的規制を含む新しい方針案は、最終的には原案とおり可決・決定された。大会後、民主的規制について、中執の「統一見解」をまとめ、七八年には、『国鉄新聞』二月一二日付で、「民主的規制」問題討議資料<sup>1</sup>を特集した。

七八年七月の第四〇回定期大会（高知市）では、「民主的規制」を「国民の国鉄」を目指す民主化・政策要求闘争<sup>2</sup>という表現で定式化した。この点、書記長は、「『民主的規制』の用語が労使協調と誤解されたので民主化・政策要求闘争と改める。しかし路線の内容は変わらない」と述べた。七九年七月の第四一回定期大会（鹿児島市）では、それまでの「国民の国鉄」を目指す民主化・政会策要求闘争の成果と問題点を整理し、これから闘いの目標とその組織化につき、①国民の生活要求にもとづく国鉄づくり、②国鉄経営の民主化に分けて、具体的に方針を決めた。

だが、八〇年代をむかえる国労の前途は、当面する政府、当局の国鉄対策を見る場合、きわめて多難であった。国鉄は、七九年度に八二一八億円の欠損を出し、繰り越し欠損金は、七六年度引上げ二兆五四〇四億円と資本積立金整理五六〇四億円を差し引いても三兆五一六七億円となり、長期債務残高は一〇兆円を超えていた。