



特集Ⅰ

JR不採用問題の和解と今後の課題

— 国鉄闘争の歴史と考察

◎ J R の社会的責任・道義的責任

J R 側は、不当労働行為があつたとしても J R に責任はないとした最高裁判決を理由に、雇用については妥着済みの態度を表明した。しかし、J R 不採用問題は、国鉄改革法にもとづく「分割・民営化」の過程で引き起こされた国策による解雇事件であり、政府の

できない。したがって J R には四党から要請されたい。他の和解案件と比べて和解金などが高すぎる。……(中略)……四党側としては、頑迷な官僚の抵抗を排して名義共に「政治主導」を実現するため、場合によっては「四党幹事長による三大臣との合議での決着」も辞さずの厳しき姿勢で臨んだ。その結果、四月八日夜に至り、最終的に三大臣との合意に達することになった。これを受けて、四月九日午前、四党代表が四者・四団体に四党解決案(政府・与党合意内容)の受け入れを打診し、了解を得た(正式には九日中に確認)。

(3) 雇用の確保と四者・四団体の対応

◎ 四党幹事長に雇用問題で要請

四者・四団体は、雇用の確保を「踏頭に迷わない」解決の柱と位置づけており、最高裁での和解後、あらためて四党の幹事長に「国鉄改革一〇四七名問題の政治解決(雇用問題)の要請書」を提出した。J R 各社を希望する者は二八四人、J R グループ関連会社などへの希望者をあわせると総計三三二八人である。雇用の時期については、一二年四月一日までとしている。それまで四党・政府を通じて、人道的立場から J R 各社、関連会社などへ雇用の場を求めていくことになった。

◎ 原告九〇人の一人ひとりが語りを判断

原告九〇人は、四党の解決案とともに、四党の幹事長と国土交通大臣、財務大臣、内閣府長官の間で確認された解決案の受け入れ条件について、自らの判断で語りを決めた。その結果、原告九〇人中九〇の四人が承諾、六人が反対となった。九〇の四人は五月十七日、前原国土交通大臣に承諾書を出し、大臣は五月十八日「私から鉄道・運輸機構に対して、この解決案に沿って問題の最終解決を図るべく、速やかに裁判上の和解を行うように指示することいたします」と述べた。

鉄道・運輸機構はいわゆる公的団体であり、政府の指示がなければ

はこの解決案と条件を受け入れることを確認し、四党の幹事長に確認書を提出し、「政府の解決案」に対する見解を発表した。見解では、「四者・四団体が政治解決にあたって求めていた『踏頭に迷わない解決』という要請の主旨に沿った内容」だとの評価を行った。政府が四党の解決案を受け入れる条件として示したのは、「四者・四団体(原則原告九一〇人全員)が、次の事項について了解し、その旨を正式に機関決定すること」である。

- ① この解決案を受け入れること。これに伴い、裁判上の和解を行い、すべての訴訟を取り下げる。
- ② 不当労働行為を雇用存在を争わないこと。したがって、今回の解決金は最終のものであり、今後一切の金銭その他の経済的支援措置は行われない。
- ③ 政府は J R への雇用について努力する。ただし、J R による採用を強制することはできないこと。人教養が希望どおり採用されることは保証できない。

政治責任とともに、J R の社会的・道義的責任が問われているのである。

J R 各社は、「分割・民営化」以後、国から財政・税制措置などの支援を受けている。それにもかかわらず、二〇年以上経つたいまも J R 三島会社、J R 貨物は、「完全民営化」の目処さえ立っていない。「国鉄改革の完遂」に向けて、鉄道・運輸機構の利益剰余金の活用を図ろうとしていることも、みておかなければならない。

ここで、一二年三月九日に行われた J R 北海道社長の定例記者会見での発言を紹介しよう。組合員の雇用について「現時点で政府から具体的な要請はない」と述べ、国労などが求めている四月採用も困難との認識を示した。「公平性を経営(環境)の厳しさから、採用はできない」と強調したのである。

2 国鉄闘争は終結していない

(1) J R 不採用問題の和解と政治的意図

◎ 民営化二五年を目途にした経営再構築化策

冒頭で述べたように、国鉄闘争は国策との関わりであり、J R 不採用問題の解決にだけ焦点を当ててきたのでは、この問題の本質を見失ってしまう。それは「国鉄改革」への政府・J R の構えをみればわかる。何を考え、どうしようとしているのかを分析しなければならない。政府・J R の態度は、次のようなものであった。

未だの国鉄改革を完遂させるとともに、高齢化社会及び地球環境問題への対応並びに地域経済の活性化を図るために必要全国鉄運輸を維持・再生さ

は対応できない。一方、裁判上の当事者は、原告(被解雇者)と被告(鉄道・運輸機構)であり、政府は直接の当事者ではない。したがって、原告らが「政治解決案」を承諾しても、裁判上の和解手続が必要になる。ただし、最高裁で「J R に法的責任なし」との判決(〇三年一二月)が下されているので、雇用問題は裁判上の和解とはならないのである。

◎ 政府・政党関係者による解決案の調整

ここで、解決案の調整に当たってきた政府・政党関係者が語る、この間の経緯について紹介しよう。

国土交通大臣「二四年目に至って和解に向けた第一歩が踏み出された。戦後最大の労働争議といわれる国鉄改革一〇四七名問題(J R 不採用問題)だ。社民党・民主党・国民新党・公明党から政治解決に向けた申し入れを受け、政府としてはいくつかの条件をもとに解決案を受け入れた。……(中略)……政治的には、鳩山総理はじめ現与党三党間では、野党時代から人道上の見地から解決せねばと多くの議員が取り組んできた問題だった。政権交代して早々から与党三党は解決に向けて足並みをそろえ動きが始まった。……(中略)……民主党の山本議員、国民新党の自見議員、社民党の又市議員が和解案をとりまとめる努力を重ねた。以前から関わってきた公明・弘友議員も加わって四党になった。

又市征治参議院議員(社民党)「こうした国策を採るのもどかしい闘争に手回し、ついに年度末を越える事となった。最後まで粘ったのは、次の点であった。J R の採用責任は二〇〇三年の最高裁判決で否定されており、政府として J R 各社に採用要請は

せるため、基幹的な鉄道会社である「北海道」「JR四国」「JR九州」及び「JR貨物」に対して、財務基盤の安定化や収益基盤の強化を図り、早期の自立・完全民営化を図る。

JR七社は連名で国土交通省へ、「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定等に関する要望」を提出した。そして、民営化二五年を迎える二二年四月を一つの目処とし、経営安定基金の積み増しや設備投資への支援、整備新幹線の建設、新幹線の延伸などに、鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用しようとしている。

◎鉄道・運輸機構の利益剰余金の活用

問題は、JR不採用問題の解決なくして、鉄道・運輸機構の利益剰余金を他へ活用することはできないということである。たとえば、今予て国土交通大臣は〇八年一月二七日、市議員の質疑に対して「今指摘いただきました、鉄道運輸機構、特例勘定の利益剰余金これは旧国鉄の職員及びその方々の年金の支払い、アスペクト保障の支払い、……(中略)……JR不採用訴訟等の損害賠償の支払いに備えるために積み立ててあります」と答弁していた。

もう一つは、政府の行政刷新会議による一〇年四月二七日の事業仕分けで、「国庫返納」と判断された鉄道・運輸機構の利益剰余金について、九月二四日会計検査院は、鉄道・運輸機構が保有する利益剰余金、一兆二〇〇億円が拮分になるとして、国への納付を可能にする御説作りを国土交通省に要請していることである。これに対して、国土交通省鉄道局は、新幹線など新たな運輸施設の整備、不採算路線への支援に充てたいとの意向を表明した。その後、財務相と国土交通相は、基礎年金の国庫負担の財源として、鉄道運

輸機構の利益剰余金のうち、一・一兆円を国庫に返納することで合意した。

(2) 官民一体で未完の「国鉄改革の完遂」

◎完全民営化への見通しは立っていない

政府、JRの姿勢は、「国鉄改革の完遂」で貫いている。一〇年四月九日、前原国土交通大臣は談話で「今回この問題(引用者注：JR不採用問題のこと)の解決が図られたとしても、国鉄改革には、未だ完全民営化を果たしていないJR三島会社(JR北海道・四国・九州)やJR貨物の経営の自立をはじめ、未解決の課題が残されています。国土交通省としては、今後とも、こうした課題への取組みを強化し、国鉄改革の完遂に全力を挙げてまいります」と述べていた。

この問題にかかわる〇六年三月二八日の参院国土交通委員会での質疑も、分割・民営化で「良くなったのであれば二〇年経ってJR北海道・JR四国・JR九州・JR貨物についてもそろそろ完全民営化してもよいのではと思うが、なぜ今日に至ってもなお政府が株をお持ちになっているのか」との山田十洲議員の質問に対して、梅田春寿国土交通省鉄道局長は次のように答えている。

これらの地域においては通学者やそもそも人口が減ってくる中で輸送需要が減つてきつたり、収入の減少が続いている。また、全線民営化に賛成した三島会社の一兆三〇〇億円の経営安定基金について、当初七割程度の利回りを予定したが、低金利時代に入り、運用益が極めて減少している状況である。……(中略)……三島・貨物についても完全民営化に向けて努力してきているが、その見通しは具体的に立っていない状況かと思う。

◎労働運動再生と公共交通再生は一体

国鉄闘争とは何であったのか、あらためて原点に立ち返り、労働運動の再生と公共交通の再生を一体として追求していくことが重要であろう。そのための主な課題を整理しておく。

第一の課題は、〇六年三月に成立した鉄道事業法等の一部を改正する法律の附帯決議にあるように、「運輸事業分野において、これまで実施された規制緩和が運輸の安全性に与えた影響を検証し、安全確保のために必要な対策をとり具体的に実施することである。JR西日本での種知山線事故では、歴代社長全員が起訴(在宅起訴・強制起訴)されたように、事故問題と「分割・民営化」規制緩和は切り離すことはできない。

第二の課題は、政府・JRの責任で「住民の足」を守ることである。政府は、JR発足に向けた国会で、国鉄から継承された路線はすべて維持されると答弁したが、いま各地で、ローカル線や新幹線の開業に伴う並行在来線を、JRの責任で存続させる運動が起きている。〇六年に相成された「北陸新幹線並行在来線問題連絡会」は、北陸新幹線開業後も維持可能な並行在来線、北陸本線と信越本線と、住民の足と地域経済を守る公共交通のネットワーク確立など、JRの社会的責任と国・県の役割を求める提言を出している。

第三の課題は、雇用と労働条件の改善であり、鉄道の安全確保、サービス向上とJR労働者・関連労働者の労働条件の改善、労働環境の改善は密接不可分である。安全を支えるにふさわしい賃金の確保と長時間過密労働の改善、非正規社員化、業務委託、外注化による技術力の低下などの解消が必要である。国鉄闘争を支援する東海の会(愛知・岐阜・静岡・三重)は、「安全のためホームに駅員

を配置してほしい」「ホームの案内がわかりにくい」「だすねるにも駅員がない」「窓口を揃やしてほしい」などの利用者の意見にもとづいて現地調査を行い、施設の改善、混雑の緩和、ダイヤの改正などを実現した。

第二章 JR不採用問題の和解に至る経緯

1 政治解決への法的根拠・政治的根拠

(1) 行政側としての政治解決への根拠

◎「国家的不正労働行為」と政治的責任

次に、政治解決への経緯と背景をみておこう。まず、訴訟と政治解決についての考えである。

わたしども、訴訟が全てを解決すると思っていない。今の高齢化した原告側、あるいは生活が苦しい中で闘争を闘っている人々を考えると、最終的には、どうやって有利な政治解決に持ち込むか(加藤晋介鉄建公団訴訟主任弁護士)。

政府は今日に至るもなお自ら解決に向けた交渉の場を設けようとしていないため、鉄道運輸機構を相手に闘争を闘つてきた。なお、我々は裁判によつてのみ解決をはかる立場ではなく、引き続き、政府・鉄道運輸機構の責任による解決交渉の場を確保するよう求めていく(全労働不当労働行為責任追及訴訟にあたり)。

本件提議は、中労働委員会命令の取り消しを最終決定した二〇一三年一



特集1 J・R不採用問題の和解と今後の課題

二月三日の最高裁判決は、J・Rに法的責任はないとし、不当労働行為があったならば、その責任は鉄道・運輸機構にあるとした。鉄道公団訴訟東京地裁判決（〇五年九月一五日）、全動労訴訟東京地裁判決（〇八年二月三三日）、鉄道公団訴訟東京高裁判決（〇九年三月二五日）は、いずれも鉄道・運輸機構の不当労働行為を明確に認定した。

一方、組合員（原告）個人が確実に採用されるとの立証がなされておらず、組合員の受けた損害は期待権の侵害にとどまるとして、慰謝料のみとする判決であった。組合員が求めていた損害賠償は、賃金、一時金、退職金、年金などの全損害であり、不当労働行為の償いとはいえない判決である。

しかし、これらの不当労働行為の認定が、政治解決への道を開いたことは間違いない。なぜなら、それが裁判長の所見や大臣の発言と結びついていたからである。

◎解決への根拠と司法判断・政治的冒険

では、東京高裁での南裁判長の二度にわたる所見をどうみればよいか。

一度目の所見は「裁判外で話し合い解決を、ソフトウェアインテはできないか」（〇八年七月一四日）と述べ、原審判決（東京地裁判決）を踏まえて当事者間の話し合いを促したものであった。

二度目は東京高裁判決時の「この判決を機に〇四七名問題が早期に解決されることを望みます」（〇九年三月二五日）という所見で、各案・金子原大臣の記者会見での発言や神山幹事長の集会でのあいさつなど、政府・政界の動向、政治解決を視野に入れた所見だ

二月三日の最高裁判決から三年が経ち、損害賠償請求権の「時効」をも冒涇したものであるが、われわれの根本方針はあくまでも早期の政治的解決であることをあらためて明らかにする。採用差別闘争訴訟の提議にあたって。

これは、四者・四団体と関係訴訟弁護団（採用差別闘争訴訟弁護団、採用差別構法人訴訟訴訟弁護団、鉄道公団訴訟訴訟弁護団、鉄道運輸機構訴訟訴訟弁護団、全動労訴訟闘争運輸機構訴訟訴訟弁護団）の統一見解である。

「国家的不当労働行為」の最終的決着は、政治・政府の責任による解決である。その根拠は立法者の意思にあり、国鉄改革法の趣旨は、不当労働行為はあつてはならないということだったにもかかわらず、それが踏みにじられてきた。労働委員会も、東京地裁・高裁の判決も不当労働行為を認定した。ILOも団結権侵害「不当労働行為があつた」という事実に基づいて勧告をしている。最高裁判決も不当労働行為を否定していない。これらは、国家の不法・不当な行為を証明するものである。

J・R不採用問題は憲法・国際条約遵守義務に反する「国家の犯罪」であり、国鉄改革法の立法趣旨からは採用差別による解雇などはありえない。そのありえないことが、政府によって引き起こされた。政府には、こうした経緯を踏まえて、解決を図る責任が問われたのである。

◎大臣の指示・法律が司法判断が必要

政府、鉄道・運輸機構がいう解決への根拠とは何か。国土交通省は、「一義的には機構としての判断があるものの、機構は公的団体

であり、支出について会計検査院などのチェックを受けることになる。われわれは行政なので大臣の指示と法律に従うことが義務であり、政治的に何か直接強い指示が与えられているといったこともない」と述べている。

鉄道・運輸機構は、「支払わなければならないものであれば支払う。そのための根拠が必要だ。被告・原告だけの合意だけでは出せない、無二義的にみて合法的なものが必要だ」としていた。注目しなければならないのは、国土交通省、鉄道・運輸機構の言動にも変化がみられることである。たとえば、これまで国土交通省は「政府としてやるべきことはすべてやってきましたと考えている。私どもから何かやるというところは考えていない。係争中のことについてコメントできない」と述べていた。

こうした変化の背景には、〇五年九月の鉄道公団訴訟判決に続く、〇八年一月の全動労鉄道運輸機構訴訟判決がある。いずれも不当労働行為が認定された。〇八年七月の東京高裁・南裁判長の所見と、それを受けての各案・国土交通大臣の記者会見での発言がある。四者・四団体・関係訴訟弁護団の統一対応と政治解決への態度表明など、政治的・全面的解決への条件が整ってきたとの判断があることは間違いない。多くの支援者・支援団体の支えが力になり、解決への世論となつてきたことも、「分割・民営化」当時とは違った状況であった。

(2) 高裁判長の所見と国土交通大臣の発言

◎不当労働行為の認定と政治解決への道

政治解決への法的根拠と司法判断についての見方は、〇三年一

つたといえる。

これは、東京地裁・高裁の判決（不当労働行為の認定・解雇は有効という矛盾する判決）不当労働行為の救済は原状回復が基本原則）からいって、裁判所が和解案（雇用問題を含めて）を出すことにはならない。こうした判決をめぐる問題、原告、被告の意向を汲んだ、解決のあり方を示唆する司法判断としてみるべきである。もちろん、判決・所見に、国策による解雇という事件の性格が反映していることは言うまでもない。

それでは、国土交通大臣の記者会見での発言はどうか。次のような各案・金子原大臣の発言は、東京高裁判長の所見を受けての政治的見解であり、これらの所見と発言は政府のいう解決への根拠といえる。

でもこれは国と国民との間の争いというのは解決に、あらゆる意味では努力するべきだと、私はそう思っています。……（正確）……裁判外で、当事者が話し合ったらどうだという意思表明があったらですから、それはやはりお受けしてですね、その努力は早く終わらさうというふうに思います（冬築国土交通大臣の記者会見での発言、〇八年七月一五日）。

昨年早々、東京高裁で判決がなされるようになったら、これは事実上としては最終ですので、これまで携わってきた多くの関係者にとっては重みのあるものになるのではないかと思っています。当事者それぞれが、この判決を真摯に受け止めて、誠心誠意と向き合えることを心から期待します（金子原国土交通大臣の記者会見での発言、〇八年二月一四日）。

これによって、判決・裁判長の所見・大臣の発言→四党と政府の「政治的合意」→「政治的解決案」にもとづく原告・被告の「裁判上の和解」という道筋がつけられてきた。被告側代理人が、〇八年八月八日の東京高裁の聴取に対し、次のように意向を表明していたこ

特集 1 J R 不採用問題の和解と今後の課題

◎「四党合意」に代わる政治的枠組み

政府、鉄道・運輸機構がいう解決への政治的根拠とは、二〇〇五年五月三〇日の「四党合意」に代わる政治的枠組み（政党内の合意の仕組み）のことである。この問題にかかわる与野党の動向について触れておこう。

政治解決への大きな転機となったのは、「二〇〇四年問題解決の政治決断を求める二・一六集会」（〇九年二月一六日）での各党代表のあいさつであった。民主黨鳩山幹事長は「政治的な解決、人道的な解決を求められていく中で、少なくともこの問題については、公明党さんは正面から取り組んでこられていますので、私も協力していき、解決ができれば」とそのように思っております。二三年が二四年とならないうちに」と述べ、公明党弘友和夫参院議員は「この問題、これは与野がどうだとか、野党がどうだとか政局に絡めるべきではない、本当にこの二三年間がんばってこられた皆様のその思いを、是非政治の場で解決しなければならないということでは、私も二〇〇四年問題の政治的合意をつくっていただいで、その歴史をやらせていただきます。……（中略）……あと、自民党がこれれば、政治的な解決は、私はできると思っておりますので」とあいさつした。

集会では、共産党、社民党の代表からも全面的な政治解決に踏み出すなどのあいさつがあり、国民新党の代表も、「民主黨、公明党、共産党として社民党の先輩たちと一緒に労されたよとございませうが、我が党もこの問題をしっかりとやっていきたいと思っております」とあいさつした。その後、自民党においても「旧国鉄の労働問題について」の打ち合わせ会議（〇九年四月）がもたれた。

- とも付け加えておこう。
- ① 裁判所を介して、金銭のみ交渉（裁判外の政治交渉は被告の関与するところではない）。
 - ② 金銭は、二二つの原審判決を見据えた交渉（引用著法・鉄道公園訴訟東京地裁判決〇五年九月二五日・不当労働行為を認め慰謝料の支払いを命ずる。全動労訴訟東京地裁判決〇七年二月二三日・不当労働行為を認め慰謝料・弁護士費用の支払いを命ずる。鉄道運輸機構訴訟東京地裁判決〇八年三月二三日・消滅時効に基づいて原告らの請求を棄却する）。
 - ③ 四者一律の解決基準で、区別を設ける意思はない。
 - ④ 原執行分は交渉目的のものと考えている。

2 政権交代によって政治解決が現実のものに

(1) 連立政権下での与野党による解決案

◎ J R 不採用問題をめぐる国会での質疑

〇九年九月一六日に鳩山連立政権が発足してから、政治解決に向けて事態は大きく動き出した。一〇年二月四日の参議院決算委員会での与野議員の質疑に対して、鳩山首相は「今年の一二月三日に与野三党が解決案を取りまとめるということになりました。是非、しっかりと取りまとめていただいて、それを与野三党でありますから政権の思いとして表現して解決をしてまいりたい」と、そのように思っておるところであります」と答弁した。以下、国会での経過を記しておこう。

・〇九年十二月二五日、与野三党（民主黨、社民黨、国民新党）による鉄道・運輸機構への要請「四者、四団体と J R 不採用問題の和解に向けた話

- し合いを開始する」と。
- ・一月二三日、与野三党の山下・文部・自派議員と国土交通省の定況副大臣・三月政務官会議「互恵に協議を進めようとする必要がある」という認識で一致し、まず与野三党が解決案を取りまとめ三月までに解決を目指す。
 - ・一月二九日、前原国土交通大臣官邸で「与野でこれについて合意されているということになりますので、私の方に何らかの要請と要望があれば対応してまいりたいと考えています」。
 - ・二月二六日、共産党国会議員団による前原国土交通大臣への申し入れ「鉄道・運輸機構が、四者、四団体と和解に向けた話し合いを開始するよう指導されたこと」。
 - ・二月二八日、参議院決算委員会での公明党・弘友議員の質疑に対する前原国土交通大臣の答弁「今、新たに政客間でいろんな動きが出ているという承知をしておりますので、そういった動きを含めて、政府として何らかの対応策が必要となる場合はしっかりと対応してまいりたいと考えております」。
 - ・二月四日、参議院決算委員会での社民党・文部議員の質疑「国鉄」。
 - ・三月九日、参議院決算委員会での社民党・文部議員の質疑に対する平野官房長官の答弁「総理の発言もあり、その与野の取り組みを見守りながら、政府としてはしっかりと対応していきたいと考えている」。
 - ・三月一六日、与野三党と公明党、政府に四党合意案を申し入れ「和解案二人平均額二四〇万円を基準中の原告九一〇世帯に支払うことと和解案」。
 - ・三月二〇日、前原国土交通大臣記者会見「官費訴訟と J R 不採用問題について私の方を語っている」。
 - ・四月九日、政府が解決案受け入れを決定（本編第一章 1 の ④）「四党と政府の合意による『政治的解決案』」を参照。
 - ・五月一六日、前原国土交通大臣記者会見「国鉄」。

ここには、J R 不採用問題の政治解決に向けて、すべての政党の見解が一致していることが示されている。これは政治解決に向けての新たな政治的枠組みであり、裁判の動向とともに特筆すべきことであった。

(2) 政治を動かした裁判闘争と大衆行動

◎最高裁判所から鉄道公園訴訟へ

政府が国鉄「分割・民営化」の法的根拠としてきたのは、国鉄改革法である。したがって、この法の枠組みが覆らない以上、不当労働行為による賠償とはならないという論理である。「国是に逆らったのだから賠償されても当たり前前だ」「国鉄改革法に瑕疵はない」。これが結論である。立法・行政・司法の三権は、本来、分立してなければならぬが、国是の名において一体化された。司法も例外ではない。この藩閥を打ち破つたからこそ、解決への道を切り開くことができたのである。次のような国鉄闘争共闘会議の声明は、そのことを明らかにしていた。

二〇〇二年一月国労闘争団一九七名が「国鉄公園」を相手に提訴した裁判の進行過程で、二〇〇三年二月「最高裁」の不当判決が示された。しかし、判決は「不当労働行為の責任は国鉄改革法にある」と明言した。そして流れは、二〇〇四年一月に国労闘争団五二六原告三二名（係争中）が「鉄道運輸機構」を被告、同年二月全動労争議団五八名（係争中）と動労工業争議団九名（係争中）も裁判闘争に加わることで、闘いの無流となった。鉄道公園訴訟は、二〇〇五年九月二五日に東京地裁第三三三審で判決となり、国鉄労働者二〇四七名の被解雇者すべてに賠償するものとなった。もはや、裁判闘争なくして勝利解決への道はない。

る経過である。青函トンネルの工事に従事した労働者がじん肺になり、仙台地裁に鉄建公団に鉄道・運輸機構を訴えたのは九七年六月、和解勧告が出たのが九九三年三月、和解が成立したのは七月で、和解金はこれまでの最高水準の二二〇〇万円となった。「あやまれ・つくなえ・なくせ」をスローガンに、九七年五月に東京地裁に提訴した全国トンネルじん肺代表訴訟は〇二年二月に和解した。これが全国の三三地裁・支部の和解となり、全国トンネルじん肺補償請求団に属するすべてのじん肺患者・遺族の解決へとつながったのである。被告はびネコン、時効差別のない救済である。

しかし、この和解は被害の救済であって、根絶とは異なるものであった。国を被告としたトンネルじん肺代表訴訟は〇二年一月、二天闘争が本格的に始まったのはここからである。〇七年に原告側勝訴となり、国は〇七年六月に「トンネルじん肺防止対策に関する合意書」に調印した。その後、「トンネルじん肺基金制度」の創設(超党派の議員立法による制度創設)に向けて闘争が継続されている。民主党にも「民主党トンネルじん肺問題議員懇談会」が設立(二〇年六月)された。

トンネルじん肺根絶の国会議員懇談会署名は、一二年三月時点で国会議員七二〇人中五五三人(七六・八%)、議員連盟の設立など政党の組織的対応、政府・政党との解決への政治的合意、議会意見書採択四〇都道府県、一〇〇万署名集などの成果があり、とりわけ議員・政党対策は、和解金の水準とあわせて、J.R不採用問題の解決に少なからぬ影響を及ぼしたと言える。

◎冬楽園土交通大臣任期中の政治決断

裁判闘争とともに重視しなければならないのは、冬楽園土交通大臣の任期中(〇六年九月〜〇八年八月)に、どのような政治決断がなされたのかということである。それは、大臣の発言にある「国と国民との争いは、解決に努力するべきだ」という政治的覚悟を知ることでできるからである。以下、政治決断によって解決した主要事件を記しておく。

- ・〇七年六月、安倍内閣 トンネルじん肺根絶訴訟―自民党は議員連盟を、公明党はプロジェクトチームを立ち上げた。安倍首相が政治決断をし、和解となった。
- ・〇七年八月、安倍内閣 東京大気汚染訴訟―東京高裁の和解勧告を受け、安倍首相が政治決断し、和解となった。
- ・〇七年十一月、福田内閣 中国製鶏卵異状訴訟―与野プロジェクトチームが新証拠を決定し、競争提訴が成立した。
- ・〇八年一月、福田内閣 養蚕と羽化養蚕団訴訟―大阪・福岡高裁が和解勧告、福田首相が議員立法による救済を表明し、和解となった。

◎司法判断の背景にあった運動と世論

その後、〇九年八月に厚生内閣が原機差認定集団訴訟で司法の判断を尊重し、早期に救済を決定するという動きがあり、一〇年六月に発足した菅内閣の下でも、薬害イレッサ訴訟(東京・大阪地裁が和解勧告)二年一月七日、被告の国は桂造、R型肝炎訴訟(札幌地裁が和解案を提示)二年一月二日、最南アスベスト国賠訴訟(大阪地裁が国側に和解の見解を求める)二年一月三日、被告の国は桂造 などの解決に向けて、政治決断が求められるようになった。

これらに共通しているのは、解決への司法判断(判決、勧告、所見など)と、それを受けての政党・政府の政治決断である。その背景には、当事者の要求と運動への世論の支援がある。J.R不採用問題の解決も、このような国民的な運動の流れのなかでみなければならぬ。

「J.R不採用事件の早期解決を求める地方議会意見書」は、八三六自治体二二三本にのぼり、内閣総理大臣、国土交通大臣、厚生労働大臣宛に提出された。この他にも、議員・政党要請、院内集会、議員会館前集り込み、国会議員要請署名、裁判所要請署名、学者・文化人一万入アビール運動、駅頭宣伝行動、集会・シンポジウムなど、多彩な運動が展開された。これらが世論を結集し、裁判闘争、政治解決へと結実していった。

一〇四七名当事者と家族はもとより、解決に向けての国労・建交労の組合員、退職者などの支えと闘争への参加があった。四者・四団体と広範な支援者・支援団体、全政党との協力・共同、連合・全労連・全労協の組織的支援が、世論と裁判と政治を動かす主体的な力となったことは言うまでもない。

◎トンネルじん肺闘争との統一闘争

国策との闘いでは、建交労が二天闘争として位置づけてきたトンネルじん肺闘争と国鉄闘争が、どのように統一闘争として展開されてきたのか重要である。建交労はJ.R不採用問題の解決に向けて、政治的合意にもとづく裁判上の和解という提議をしてきたが、その提議はトンネルじん肺闘争と軌を一にしていた。

まず、鉄建公団や元請ゼネコンを被告とする裁判闘争と和解に至

3 一〇四七名当事者の統一が解決への条件

(1) J.R採用差別事件での大同団結

◎「四党合意」の破たんと最高裁判決の見方

J.R不採用問題を解決するには、一〇四七名当事者の大同団結が不可欠の条件であった。しかし、そこにはいくつかのハードルがあった。それは「四党合意」をめぐる複雑な経緯があったからだが、たとえば、「国労は、……(中略)……組織内をまとめるという点についても、四党合意賛成派が難関する一方で、不採用関係者の約三分の一の組合員が鉄建建設公団を相手取り新たな訴訟を提起するなど、むしろ矛盾は拡大している。……(中略)……四党の協議は先に進むことができない現状にある」といわれるほど、内部混乱に陥っていた⁽³⁾。

政府のいう政治解決の枠組みである「四党合意」そのものが、鉄建公団訴訟原告団、全勤労争議団など、多くの被解雇者によって拒否された。その結果、〇二年二月六日に「四党合意」は破たんした。最高裁判決によって、鉄道・運輸機構の法的責任の追及という闘争方向が明確になったと同時に、一〇四七名当事者が要求した行動で一致できる条件が生まれたのである。ここに、「四党合意」の破たんも最高裁判決のもう一つの見方がある。

(「四党合意」・J.R不採用問題の打開について(二〇〇〇年五月三〇日))

① いわゆる不採用問題について、人間権協会から、自由民主党、公明党、保守党、及び社会民主党は、以下の経緯で、本問題のすみやかな解決の

訓は、国策との調いたという国策闘争の原点と、一〇四七名当事者の要求と意思にもとづく解決という争議の原点に立ち返ることであった。

(2) 四者・四団体の解決にあたっての確認

◎「四党合意」の二の舞はしない

四者・四団体は、政治解決に向けて何を確認し、どのように対応してきたのか。以下の三点が、政治解決の基本となる書面による確認である。これは、四者・四団体の「四党合意」の二の舞はしないという証であった。

- ① 「解決にあたっての具体的要求」(〇六年九月一四日)「四者の解決にあたっての具体的要求(雇用・年金・解決金)をまとめなす。
- ② 「J R不採用事件」自衛隊法に於ける確認事項(〇七年三月二六日)「J R不採用事件の関係当事者である「四者・四団体」は、本事件の政治的・社会的解決を図るため統一して政府、鉄道、運輸機構との交渉に臨むという当事者の姿勢を明確にしたもの。
- ③ 「J R不採用問題の解決にあたっての基本的態度」(〇七年一〇月三一日)「被解雇者が求めているのは「雇用・年金・解決金」であるとし、四者・四団体はこの間の意見の相違を乗り越え、統一して対応することを宣言したものの。

◎誰に対しても白紙委任はしない

四者・四団体のJ R不採用問題の解決にあたっての書面(〇七年一〇月三一日)も書面もある。四者・四団体は、民主党の衆・参議員四人(大島喜玄衆議院議員、佐々木隆博衆議院議員、那司彰参院議員、山下八洲夫参院議員)を代理人とし、国土交通大臣、関係政府

- ② 国労がJ Rに法的責任をなすことを認める。国労全国大会(臨時)において決定する。
- ③ 国労の全国大会における決定を受けて「雇用」「年金」「解決金」の三項目について、以下の手順で実施する。(以下、略)

◎対立・分岐から統一へ

このような状況の下で、当事者組合である建交労から、これらの問題について意見があるというのであればJ R採用差別事件が解決した後、それぞれの立場で総括をすればいいのではないかの見解が出され、〇三年八月の建交労第五回定期大会で、一〇四七名の大同団結という呼びかけがなされた。「われわれは、一〇四七名の被解雇者、国労をはじめ五団体、関係組織に対してILO勧告に基づき政府の責任による早期解決、この一点での大同団結を訴える」と。

さらに、〇四年八月に開催された国労・建交労主催の「いまこそ解決を! 団結・連帯・統一の力で、八・二三集会」において、同じ建交労の代表から、次のように問題提起がなされた。「大同団結にとつて大切なことは、この闘争の現実を踏まえることであり、これまでの闘争経過の中では、政治解決(引用者注:「四党合意」のこと)をめくつても、裁判闘争(引用者注:「鉄建公団訴訟」のこと)をめくつても、見解の違いがありました。しかし、それをあれこれ言う必要はありません。過去は問わないという立場に立たなければ団結できません。一〇四七名が要求で団結し、一致で行動するのであれば、誰も排除しない」と。

当時、問題になっていたのが、「四党合意」と鉄建公団訴訟をめくつての国労内部の対立と、勤労千葉への対応の問題であった。

その後、〇四年一月二六日の国労・建交労主催による一一・二六中集、〇四年二月一日の鉄建公団訴訟原告団・全勤労争議団および学者・文化人呼びかけによる一一・二六全国集会、〇五年九月一五日の鉄建公団訴訟東京地裁判決を経て、〇六年二月一六日に開催された「J R採用差別事件の勝利解決をめざす! 一〇四七名闘争団・争議団・原告団一・二六総決起集会」を機に、当該五団体(国労闘争団全国連絡会議・国労闘争団鉄建公団訴訟原告団・国労闘争団築港訴訟原告団・全勤労争議団築港訴訟原告団・勤労千葉争議団築港訴訟原告団)による「一〇四七名連絡会」が結成された。そのときの確認は、①一致する要求での団結、②一致点での行動、③誰に対しても二の舞はしないという三点であった。

結成後、要求の検討に入り、議論の末にまとまった「雇用・年金・解決金」を柱とした「解決にあたっての具体的要求」をめぐり、解雇撤回が含まれていないとして勤労千葉争議団鉄建訴訟原告団は行動に参加しなくなった。ここから「一〇四七名連絡会」ではなく、四者・四団体の統一による闘争体制が確立されていく。

〇六年二月五日には、残されていた国労闘争団五四〇人が東京地裁に提訴した。これで、裁判闘争においても四者・四団体の足並みがそろった。このことは、裁判所を通じた和解、政治解決への条件が整ったということである。

これが一〇四七名の大同団結をめぐる経緯である。こうして、最高裁判決以降、三位一体闘争(三条闘争・裁判闘争・政治闘争)を基本に、本格的な闘争が始まった。「四党合意」における最大の教

機關、政交などとの和解交渉、取りまとめを委任し、四者・四団体は委任にかかわる次の事項を確認するというものであった。

- ① 代理人による和解交渉は、「J R不採用問題」の解決にあたっての基本的態度(冬集第三号「国労」七一年一〇月三一日)を踏まえておこなう。
- ② 代理人は、和解交渉の途中経過・最終段階における交渉状況について、四者・四団体へ報告する。
- ③ 四者・四団体は、最終的な姿勢について、代理人へすみやかに返答する。

このように、四者・四団体は政交・議員・政府に対して白紙委任という態度はとってこなかった。こうした確認のうえで、民主党の衆・参議員四人が窓口となり、冬島大臣をはじめ政交・政府との折衝など、政治解決に向けての具体的な動きが始まった。

政治解決にあたっての政府の立場は、「四党合意」のような失敗は二度と許されないということである。政府が、四者・四団体に対して、本当にまもっているのかと繰り返し問い質してきたのはそのためであり、「四党合意」の二の舞はしないということは政治解決の成否にかかわる重要な問題であった。

4 ILO条約・勧告の履行と国内問題

(1) ILO勧告の核心は「公正な補償」の確保

◎ILO勧告と政府の遵守義務について

ここで、J R採用差別事件とILO勧告の問題にも触れておこう。ILO結社の自由委員会は、国労九八年一〇月二二日、全

特集1 J R不採用問題の和訳と今後の課題

二ア ILO労働調理事務員拒否は次のように回答した。⁽³⁾

労働調理員は全体的に解雇労働者に同情し、支持している。この事件は、大切であり、人道的にも無視できない。われわれは四党合意で解決できると楽観していたが、しかし日本政府は真摯責任を来たさず、労働者に責任を転嫁し、四党合意が失敗に終わった。この間日本政府関係者は、理事会で政府側委員、経営委員に、労働組合はJ Rに責任がないと言いつながら拒否をしているという無責任な態度をとってきたと説明していた。ILOは、日本政府に対して勧告を出しても強制的な権限がない。四党合意が政府と交渉する余地を狭くしている。労働者が判断しては解決にならない。交渉を四党が全面的解決をめとして進めて対応することが大事だ。

◎国労と建交労が署名でILOへ書簡

このILOへの申し立て後、国労と建交労は初めて署名で、次のような〇七年五月一日付の書簡を送った。これはILOから携来を受けていたことへの対応である。

私たちは、J R不採用事件が起きてから二〇年という節目の年に、なんとしても解決をとの決意を固めることにも、関係当事者九団五の経緯を乗り越え、一つにまとまる事が不可欠だと認識し、統一体制を確立しました。

動労（九八年二月八日）の申し立てに対して、九次にわたって政府に勧告を出した。第二次勧告（九九年一月二八日）から第九次勧告（〇九年三月二七日）を貫く核心は次の点にある。

委員会は、日本政府に対し、当該労働者が公正に補償されることを確保し、当事者に満足のいく解決に早急に到達するよう、J Rと申し立て組合間の交渉を積極的に奨励するよう強く主張する。……（中略）……同法機関をやくむすべての国家機関が尊重しなければならない結社の自由に関するILO諸条約の適用を保障することは日本政府の責任であることを想起し、委員会は、国労及び全動労組合員の解雇にかんする裁判所の判決がILO第九八号条約に合致しないことを確信している。

このILO条約・勧告に対する政府の公式見解は、次のようなものであった。社民党の日本文芸春秋院議員の質問主意書（〇三年七月二四日）への政府の答弁書（〇三年九月九日）である。

細指稿の「結社の自由及び団結権の保護に関する条約（第八十号）」及び「団結権及び団体交渉権についての原則の適用に関する条約（第九八号）」を含めて、我が国が批准した条約は、第九八条第二項の規定にのっとり、すべてこれを誠実に遵守しなければならないことは当然である。ILO勧告についても「四党合意（ILO）の勧告」について、……（中略）……これを遵守する義務があることは当然である。

◎政府の追加情報と「四党合意」の問題

もう一つは、ILO勧告と「四党合意」の問題である。二〇〇〇年一月二七日の第二次勧告は「委員会はすべての関係者に対して、当該労働者が公正に補償されることを確保し、当事者に満足のいく解決に早急に到達するという目的でJ R各社と申し立て組合間の交渉を促進することを意図する条件を示している。二〇〇〇年五月三〇日に採択された四党合意を受け入れるよう強く主張する」と

述べていた。ILOが「四党合意」について、このように踏み込んだ勧告をしたのは、政府の追加情報をそのまま受け入れたからである。これは、見過ごすことのできない重大な問題であった。

建交労鉄道本報は、〇一年二月六日、「政府の一方的な情報をもとに、ILOが四党合意の受け入れが解決の鍵となるように御断していることを極めて遺憾に思っています」との是正を求める書簡をILO結社の自由委員会に送った。「J Rに法的責任がない」として、断じて認めることはできないとの意志の表明である。

この問題にかかわって、〇二年二月二〇日の参院国土交通委員会、共産党の菅野三三議員は「四党合意」が事実上なくなると、……（中略）……ILO勧告の中で言っている、「当該労働者が公正に補償されること」、「満足のいく解決に早急に到達するようJ Rと申し立て組合間の交渉を積極的に奨励する」という日本政府に要請したこの部分「これはどうなるのか」と質問し、政府は「その趣旨、効果は失われていないというふうに考えております」と答えている。J Rへの不採用という閉鎖権行使「不当労働行為」があったという事実とともに、ILO条約・勧告、政府のこれまでの言動からいっても、これは当然であった。

(2) 労働者の権利擁護と勧告の履行をめぐる

◎ILO要請団の申し入れと回答

〇四年四月二五日・五月六日、ILO要請団（建交労・全運輸他）は「日本政府と鉄道・運輸機構等を含む関係当事者が、早急に当該労働組合との正式な交渉に応じるよう勧告をしてください」との申し入れを行った。これに対して〇四年四月二七日、タン・ク

第三章 国鉄闘争二三年の軌跡と検証

1 「国鉄改革」とは何だったのか

(1) 国鉄「分割・民営化」の目的と狙い

◎民営化だけでなく分割することに意義が

ここで、国鉄闘争二三年の歴史を振り返っておきたい。まず、「国鉄改革」とは何であったのか、その目的を明らかにしておこう。葛西敏之「国鉄改革の真実」は、「国鉄改革の目的は国民生活に必須の国鉄輸送を、崩壊状態から再生させ、永続的に維持・発展させることだった」とし、「膨大な過去債務と余剰人員……（中略）……これら負の遺産を清算し、将来に向かっては自律的責任体制を確立するのが民営化である。一方、地域分割の意図するところは、全国画一的な仕組みを改め、地域ごとの輸送コストおよび物価を運賃・資金などに反映することにも、内部補助の範囲を競争時代在即して分割し、適正規模化することであった。民営化だけではだめで、分割することに意義があり、「その目的を達成するために国鉄職員はもちろんで、利用者、新鋭車を含めた全ての利害関係者が、それぞれ負担を分かち合ったのである。すなわち、改革の担い手は『日本国家』そのものだった」と述べている。

J Rは旧国鉄の債権債務のすべてを継承したのではない。引き継

11 特集1 JR不採用問題の和訳と今後の課題

◎参院の附帯決議と議論

八六年一月に国鉄改革関連法が成立し、八七年四月、国鉄「分割・民営化」J・Rの発足となった。J・R採用差別事件は、国鉄改革法の立法趣旨や附帯決議などが守られていないところに原因があった。

- 一九八七年四月一日をもって国鉄を分割・民営化した六つ(北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州)の旅客鉄道会社と、全国一体的貨物鉄道会社を発足させる。
- 北海道・山陽・東北・上越の四新幹線の地止設備は「資材確保有機構」を設け、保存させる。
- 国鉄清算事業団を設置し、新会社と新幹線保有機構に引き継がれない過去債務の処理、余剰人員に対する雇用対策など国鉄の清算業務を担う。
- 余剰人員の雇用対策を三年間を期限に完了すること。そのため国鉄余剰人員雇用対策本部を設置して、政府を呼び、雇用対策に取り組み、ただ一人の労働者も路頭に迷わせないようにする。

国鉄「分割・民営化」は、国民の財産を処分するという政治決断であり、政府が策定・立案し、国会の審議によって成立した法律である国鉄改革法にもついで実施された。立法趣旨・附帯決議などからみて、その実態を検証する必要がある。

これに対し国労は、国鉄「分割・民営化」と断り闘うという方針を決めた。二〇〇〇年一〇月の国労第六七回全国大会で、「四党合意」に反対の立場を表明してきた高橋義則中央執行委員長は、次のようにあいさつしている。

◎歴的にされたのは労働組合

国鉄改革のもう一つの目的は、総評・国労の解体にあった。松田昌士は「労働組合の力が極めて強かった。特に国鉄労働組合(国労)は、『総評(日本労働組合総評議会)の中核は国労』の歴史は国労の歴史」と言われたほど、闘争力を持った強力な組合であったから、合理化を進めようとしても、強い反対にあつて思うように進まない」と書いている。

このように、国鉄を「分割・民営化」するには、障害になっている強力な労働組合を潰さなければならぬ。その歴的にされたのが国労、全動労(現・建設労全国鉄道本部)であった。その背景には、労働職と政治職の再編が同時並行していたという状況がある。その下で、国労の解体が総評、社会党の解体につながるとして、政府は労働攻撃を強めていた。これは「国労が崩壊すれば総評も崩壊する」ということを明確に意識してやった」という、中曽根康弘元首相の言明によっても裏づけられている。

◎経営効率化の課題

北海道の鉄道は大正時代に戻つたと言われているが、ローカル線、在来線の多くが、採算が合わないから廃止された。利益第一主義・経営は「徹底」であるという立場と矛盾するからである。

敗北は「妥協」であり「徹底」は徹底である。……(中略)……国鉄を分割発生するためには、多数の法律を改正しなければならず、そのためには、立案に際して国会審議を意識したさまざまな妥協を織り込まざるを得なかった。例えば、北海道や九州において、単客ローカル線の廃止は行われないとされていた、各会社が営業する路線の需要特性を反映した運賃の導入、地域の物産水準を反映した賃金設定など、分割に伴う地域特性の反映は、国会審議を意識していろいろ織り込まれなかった。……(中略)……したがって、賃金は地域の水準並みに上げべきだ。極端に輸送密度の少ない路線は単断に廃止して、自動車輸送に委ねるべきだ。……(中略)……それは言うには分割民営化は野党のみならず与党の賛同すら得られなかったらう。だから、それらの代償措置として、経営の苦しい北海道・四国・九州のいわゆるJ・R三島会社に対しては、いろいろの過去債務負担を免除した上で、総額で一・三兆円の経営改善基金を与え、その運用利益で収入不足分を補うこととしたのである。

(2) 国鉄改革法の立法趣旨・附帯決議

◎再建監理委員会の最終答申

◎全動労の呼びかけ

全動労は八七年九月の第一五回定期全国大会で、組合員と家族がこれまでの全動労の闘いに確信をもち、闘う方針を確立しようとして、次のように呼びかけた。

第一五回定期全国大会は、全動労の歴史にとって画期的な意義をもつていま、五十年の歴史を通じて国民の利用と国鉄労働者の血と汗の結晶となつて築きあげてきた、国民の共有財産を解体処分する分割・民営化に断りして決死し、労働者の死活にかかわる国民生活に重大な被害を及ぼすことのないよう、全動労組織を立派に維持し、闘いに打ち抜いてきたことばをわけて大きな意義があります。四月一日、国鉄労働会社に移行してから四月五日が経りました。全動労は、この新たな局面に立ち向かうために、……(中略)……地方本部を設け、闘争体制を確立してきます。

のようにあいさつしている。

三つ目は八六年一〇月後援会で開催された、第五〇回臨時大会です。第二回調・行革の目玉として、国鉄の分割・民営化が打ち出され、国会審議が進む中で、雇用安否協定の破棄、企業人教育が開始され、国労組織の再編が一般と厳しき別扱い……(中略)……更には全国の各労働者と手と手、反国労のインフォーマル組織が次々と作られました。……(中略)……組織崩壊が相次ぎ、本部は、労働共同宣言と雇用安否協定の締結、不当労働行為救済などの提議取り上げ、占線、物発行動の中止などの「緊急力社」を提案しました。……(中略)……結果として、二〇一対二二三大選挙法を立法し、これまでの「分割・民営化」反対方針を堅持し、国労の闘争路線を維持する理を説きました。

特集1 J R不採用問題の和解と今後の課題

第1表 第1の闘争局面

1986. 1	鉄労・動労・全機労「労働共同宣言」調印。
86. 7	人材活用センター設置。
86. 7	全動労第13回定期大会、国鉄解体の関連法案に断固反対し、「分制・民営化」は許さない。
86. 8	国鉄改革労働組合協議会「第2次労働共同宣言」調印。
86. 9	動労に対する20億円損害賠償請求取り下げ。
86. 10	国鉄第50回臨時大会（修善寺大会）、「国鉄分制民営化」に反対、闘争方針と体制を確立。
86. 11	国鉄改革法成立（経営形態改革・余剰人員対策・長期債務処理他）。
87. 2	J R採用通知（採用差別）。
87. 4	国鉄「分制・民営化」、J R発足、国鉄清算事業団雇用対策支所へ7628人（再就職志願者）。
87.	国労・全動労・動労十業は、J R各社を相手方として全国各地の労働委員会に不当労働行為の救済を申し立て。
88. 3	東京地労委救済命令。
88. 11	大阪地労委救済命令。
88. 11	国鉄闘争に連帯する会結成。
89. 1	北海道地労委救済命令。
89. 3	福岡地労委救済命令。
89. 11	2つのナショナルセンター結成（連合と全労連）。
89. 11	国鉄闘争支援中央共闘会議結成。
89. 12	全労協結成。
88-90	全国の地労委で救済命令。J R各社は中央労働委員会に再審査の申し立て。
90. 1	全労連国鉄闘争対策委員会設置。
90. 4	国鉄清算事業団から1047名解雇。
90. 4	全動労争議団結成。
90. 4	全労連第2回臨時大会（国鉄闘争を「国家的不当労働行為」「日本労働運動再生の環」と位置づけ）。
90. 7	全動労・国労・全労連・中央共闘の四者協議。
90. 12	国労闘争団全国連絡会議発足。
91. 9	全動労争議団を勝たせる会発足。
92. 3	D L R（傷病改善救済）基金発足。
93. 4	在米線を守る全国連絡協議会発足。
93. 5	横浜地裁横濱区人治事件無罪判決。
93. 5	国連人権小委員会へ申し立て。
93. 12	中労委救済命令。J Rは東京地裁に提訴。

J R本州三社（東日本、東海、西日本）は儲けているが、J R三島会社は経営安定基金条約（米3000億円）の利子運用でなんとかなり経営維持している。J Rは旅客中心の運行であり、旅客会社からレールを借りて運行している貨物会社にはさまざまな制約がある。顧客のニーズに合わせて運行形態を組むことなどはできない。J R本州三社は株を上場して完全民営化を果たしたが、J R三島会社とJ R貨物はその旨通り立っていない。これは全国一社制の仕組みを解体し、分割したからである。鉄道は密度の経済だといわれるように、三大都市圏を握っているJ R本州三社と人口密度がまったく違うJ R三島会社では、経営上の差が出るのは当然であろう。

経営効率化はそれだけではない。ただ何だか引き継いだ土地を利用した駅中・駅前施設、無人駅、ワンマンカー、安全・サービスの切り捨て、異常な労働基準などが実施された。そして、J R福知山線大惨事などの重大事故の発生。これらが経営効率化の下で行われてきた施策の裏面であった。

2 闘争経過の検証——三度の闘争局面

(1) 高揚期（一九八六―一九三三年）

◎すべての労働委員会が救済命令

国鉄改革法が成立したのは、八六年一月である。それ以降、国鉄闘争には三度の節目（闘争局面）があった。

第一の闘争局面は、八六年の国労第五〇回臨時大会（修善寺大会）から九三年の中労委命令に至る闘争の高揚期である。国労・全

動労は、所属組合による採用差別は不当労働行為であるとして、各地の労働委員会に救済を申し立て、闘争を展開してきた。これに対して、北海道、九州をはじめすべての労働委員会が、「昭和六二年四月一日にさかのぼって、J R社員として採用したものととして扱え」という救済命令を出した。

J R各社は、中央労働委員会に再審査を申し立てたが、中央労働委員会（九三年二月三四日）は、救済方法を後退したが、J R会社の主張を受け、国労組合員を不採用にしたのは不当労働行為であるとして厳しく断罪した。ところがJ R各社は、「不当労働行為は旧国鉄が行ったことでJ R各社にその責任は及ばない」として、東京地裁に救済命令取り消しを求める行政訴訟を起こしたのである。

全国の地方労働委員会と中央労働委員会の救済命令および東京地裁における審理を通じて、J Rが国労と全動労に対して行った差別の裏面は、余すことなく明らかにされた。それにもかかわらず、J Rは裁判において「採用候補者名簿は国鉄が作成したもので、設立委員やJ Rには責任がない」との主張をまげなかった。

◎採用権限は設立委員にあった

しかし、採用権限が設立委員にあったことは明らかであり、設立委員の示した採用基準に従って採用候補者名簿を作成すべき国鉄が、不当労働行為を行った。したがって、その責任を設立委員とJ Rが負うのは当然のことである。

また、松浦尚也国鉄総裁が新会社J Rの設立委員であった以上、「国鉄と設立委員およびJ Rは別法人だ」という論理で、J Rには不当労働行為の責任がないということではできない。J R発足時にお

特集1 J R不採用問題の和解と今後の課題

第2表 第2の闘争局面	
1994. 6	自民・社会・さきがけ連立政権発足(総理大臣・村山富市社会党委員長)。
94. 12	労委会顧問竹下謙三訴訟と202億円の損害賠償請求訴訟和解(国労)、国鉄が分割・民営化されたことを認める。
96. 8-9	国労は水井労働大臣との会談で国鉄改革法の現状を承認、全動労は拒否。
98. 5	東京地裁判決・中労委命令を取り消す、J Rに使用者責任なし。
98. 8	国労第63回全国大会で国鉄改革法承認など箱詰5項目見解。
98. 10-12	国労・全動労がI L Oへ申し立て。
98. 10	長期債務処理法案が国会で可決。
99. 3	国労第64回臨時大会、「国鉄改革法」を正式に承認。
99. 5	自民党幹事長談話・国鉄改革についてその主旨を含めて認めたもの評価できる。
99. 5	参議院七会派、野中広務官房長官に1047名の採用差別事件について人道的見地から早期解決をはかるように申し入れ。
99. 9	3単産合同(全動労・建設一般・運輸一般)により全日本建設交通一般労働組合(建交労)発足。
2000. 5	自民、公明、保守、社民から「四党合意」提示。
2000. 11-12	東京地裁判決(九州事件・北海道事件)・控訴棄却。
01. 1	国労第67回定期総会開大会で「四党合意」受け入れ決定・政治解決路線へ転換(国労)。
99-01	I L O勧告(第1次-3次)。

ける国労・全動労組合員への採用差別に、当時の運輸省が深くかかわっていたことも事実である。J Rへの採用者の決定は、国鉄を補助機関として設立委員の権限において行われたが、設立委員は当時の運輸大臣によって任命され、設立委員会事務局は運輸省主官官房内に設けられていた。採用にかかわる具体的な事務は、設立委員会事務局が国鉄職員局と密接な連携をとりつつ行っていたのである。J Rと国鉄の同一性は否定できない。

(2) 後退期(一九九四―二〇〇二年)

◎国鉄改革法の承認

第二の闘争局面は、九四年の二〇億円の損害賠償訴訟等の和解から九九年の国鉄改革法承認、〇一年の「四党合意」受け入れに至る後退期である。

七五年二月、公労協がストライキ権を求めて行った統一ストライキに国労と動労が参加した。これに対して、国鉄は七六年二月、違法ストにより損害を被ったとして、国労と動労に二〇億円の損害賠償を求める訴訟を起した。これが二〇億円の損害賠償請求事件である。なお、八六年八月、動労は国鉄と第二次労使共同宣言を結び、分割・民営化後も経営が安定するまでストライキを自粛すること、労使紛争を解消することを合意した。これを受けて、動労は国鉄に対して行っていた訴訟三件を取り下げ、これに応じて国鉄総裁も二〇億円の損害賠償請求訴訟の動労分を取り下げた。

九四年六月、自民・社会・さきがけ連立政権「村山内閣」が発足し、二月には八重洲国労会館明け渡し訴訟と二〇億円の損害賠償請求訴訟について和解が成立した。九五年一月、ハンガリーのフ

タバストでI T F (国際運輸労連) 国際会議が開かれたが、本会議で国労・J R連合・J R総連の三組合を代表して、国労の水田稔光委員長は次のような報告をした。

日本国鉄は一九八七年四月に発足され、J R各社に分割された。この段階まで、分割・民営化に反対していた国労も、一九九四年二月「清算事業団」の関与で、二〇億円の損害賠償問題を解決するにあたり、「国鉄が分割・民営化されたことを認め、健全かつ正常な労使関係の構築に努力する」ことを合意した。これにより、国労とJ R連合・J R総連と国鉄が分割・民営化されたという事実については、共通の認識をもつことになった。

九六年八月三日、国労は水井孝信労働大臣との会談で「国鉄改革法に基づいて推移している現状を承認する」ことを明らかにした。また、九六年九月三日、金芳連・全動労は水井労働大臣との会談で、「全動労も国鉄改革法を承認し、J R会社の発展に寄与することを求められたが、これを拒否する」との態度を示した。

◎「四党合意」の提示と破たん

九八年五月二八日、東京地裁はJ Rに使用者責任はないとの判決を下した。九九年三月二八日、国労は第六十四回臨時全国大会で国鉄改革法を承認し、二〇〇〇年五月二三日、与党三党(自民・公明・保守)と社民党から「四党合意」が提示された。これの承認、裁判の取り下げをめぐって国労内で論争になったが、〇一年の定期大会で「四党合意」受け入れを選択した。二〇〇〇年二月一四日、東京地裁は東京地裁判決を支持し控訴棄却の判決を下している。

〇二年四月二六日、国労は「四党合意」を受け入れたが、政治解決を求める一方で裁判闘争を行っていること、一部闘争団が鉄建公

団訴訟を起していることを理由に、与党三党は「四党合意」離脱を表明した。〇二年二月六日、与党三党は「四党合意」からの離脱を通告し、「四党合意」は消滅した。

国鉄改革法の承認、「四党合意」の受け入れなどという国労の路線転換が、東京地裁・高裁判決―J Rに使用者責任なし、中労委命令の取り消しなど―に、少なからず影響を及ぼしたといえるのではないだろうか。

(3) 転換期(二〇〇二年以降)

◎鉄建公団訴訟と最高裁判決

第三の闘争局面は、〇二年の鉄建公団訴訟、「四党合意」の破たん、〇三年の最高裁判決、〇五年の鉄建公団訴訟判決から今日に至る転換期である。

闘争団・遺族二八三人(のちに二九七人)が鉄建公団訴訟に立ち上がったのは、〇二年一月二八日であった。最高裁は「J Rに使用者責任なし」との判決を下した。裁判官三人(多数意見)は「J Rに使用者責任なし、二人(少数意見)は「J Rは採用時に不当労働行為責任がないとは言えないので原審へ差し戻すべき」というもので、多数決の判決となったが、不当労働行為の存否の判断はしなかった。

◎政府と鉄道・運輸機構の対応の変化

その後、政府と鉄道・運輸機構の対応は変化した。鉄建公団訴訟の動向と一〇四七名の当事者がまとまるのを見注していたのである。〇五年九月の東京地裁判決によって、新たな闘争局面が切り開

特集1 J R不採用問題の和解と今後の課題

かれた。不当労働行為が司法の場で初めて認められ、鉄道・運輸機構の責任が明確になり、誰も裁判闘争を否定できなくなった。裁判闘争と政治解決は切り離せないことが明らかとなり、訴訟原告である闘争団・争議団の大同団結が求められた。

この裁判闘争を支えてきたのが、国鉄闘争共闘会議であることも共通の認識となった。各争議団の連携の動き、学者・文化人などへの支持・賛同の広がり、世論の喚起（マスコミの報道など）などによって、解決への道につながる到達点が築かれた。

こうして、〇五年「九月二十五日、東京地裁は「国鉄会社訴訟」の判決を言い渡した。……（中略）……司法の場において、初めて国鉄の不法行為を認定した意義は大きく、「二人も踏頭にもつけない」「組合所属による差別はあってはならない」等の国会答弁・附帯決議からしても、本事件が政府・鉄道運輸機構の責任で解決しなければならないものであることを、あらためて明確にした。……（中略）……その後、多くの関係者の英知と努力によって大同団結が図られ、一〇四七名の当事者が主体となった二・一六集会が開催される状況に至ったことは、まさに画期的なこと」だったのである。

〇六年の二・一六総決起集会の成功と四者・四団体の統一体制の確立は、政治解決に向けて大きく陣地をつけることになった。それ以降の闘争経過については、本稿の第二章で詳述している。

第3表 第3の闘争局面

Table with 2 columns: 2002. 1 and 2002. 2. Content includes various labor union activities and court cases related to the JR dispute.

第四章 「国鉄改革」を正面に見据えた闘争

1 「新成長戦略」と国土交通行政の大転換

(1) 政府・財界による国際化シノスの展開

◎新成長戦略を基本に策定

政府は、二〇年を目標とした「新成長戦略——元気な日本」復活のシナリオを、二〇〇年六月二十八日に閣議決定した。ここでは、三つの不安要因（人口減少・少子高齢化・長期債務）のなかでの将来展望として、「財政に頼らない成長」の実現、民間の知恵と資金の活用、鉄道・原発・水産などの輸出による海外での事業展開などが成長戦略として位置づけられている。国土交通省の「国土交通省政策集二〇一〇」も、J R七社の「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特別業務制度等に関する要望」も、この「新成長戦略」を基本に策定された。

政府は、これまで「官から民へ」「民のことは民で」と言ってきたが、実態はそうではない。大企業が受け皿となるプロジェクトは、「民」が立ち上げたのではなかった。国策にもとづく事業として、政・財一体「官・民」一体で進められてきたのである。長期債務の最大の原因となった大型公共事業を基礎としたセコノ型政治や、民間化による三公社（国鉄・専売・電信電話）などの民間企業

との声明を出している。

社会保障庁の分限危機撤回闘争、公務員労働者の労働基本権確立などの闘争と連帯・共同することも必要であろう。同時に、労働者派遣法根本改正、解雇規制法など働くルールの確立に向けて、制度政策闘争を強化しなければならない。

(2) 労働運動の原点と組織的力量的強化

◎労働者の「要求と意識と行動」の一体化

権利意識を支える学習活動という国労大会における国労常任弁護団の報告は重要な問題提起である。宮里邦雄弁護士は、「今日ほど労働者の労働法に対する知識が後退している時期はないと思う。…(中略)…すべては知ることから始まる。知らなければ、権利意識は生まれるはずもない。とにかく恐ろしいほど今、労働法に対する知識や権利に対する意識は劣化している。国労もいざ新しい人がどんどん入ってくる。これは決して人ごとではなくなる。国労運動の将来を考え、そして権利意識を支えられた強い団結をつくるために、権利教育というか、権利学習ということについて力を注いでいただきたい」と語った。

闘争がうまくいかないとき、労働者の権利意識が問題にされてきたが、ここ数年、様相が変わってきた。「要求と意識と行動」が一体化し、国や企業の不祥事・不法行為に対して「法令順守・社会的責任を正面に追究・改善」をさせるという流れがつけられてきた。その根拠に「貧困と格差社会」のもとでの矛盾と要求があるのではないだろうか。

年一月現在六八人の原告らと今日の日を迎えることが出来なかったことである。失った日々をばや取り戻すことはできないが、本件の解決を急務としながら、原告は物議のごとく、選抜らにとっても、人生の思い出ははかれるものと向き合ってきた。四者・四団体は、これまでも尽力いただいたすべての関係者、関係団体に重ねて御礼を申し上げるとともに、雇用問題を含む全面的解決にいたるまで引き続き支援・協力をお願いする次第である。また、かかる不幸な闘争が将来にわたって再発することをなげめ、切望するものである。

【注】

- (1) 和解調書・和解案項(最高裁判所第三不法届和解案)いわゆる一〇四七名問題に関する和解の成立について(国土交通大臣談話)、「J-R不採用」係争事件の一括和解成立に伴う共同声明(四者・四団体・関係訴訟弁護士)ならを参照。
- (2) 「国鉄改革一〇四七名問題の政治解決に向けて(申し入れ)」(国労委員長から国土交通大臣へ要請)。
- (3) 「国鉄改革一〇四七名問題の解決案(国労申し入れ)について」(国労委員長と三木大臣、一〇年四月九日)、「国鉄改革一〇四七名問題の解決案(四者申し入れ)について」(国土交通大臣談話)二〇一〇年四月九日。
- (4) 「国鉄改革一〇四七名問題の政治解決案について」(四者・四団体の確認)二〇一〇年四月二二日。
- (5) 「J-R不採用問題解決に向けた」政府の解決案に対する四者・四団体の見解」(二〇一〇年四月二二日)。
- (6) 「解決案が解決を受け入れの条件についての承諾書」(原告ら九〇四人、二〇一〇年五月二七日)。
- (7) 「鉄道・運輸機構への指示」(国労大臣官邸職員、二〇一〇年五月二八日)。
- (8) 辻五博美プロダ「二四百日解決へ」国鉄改革一〇四七名問題(二

◎J-R労働戦線への強固な組織基盤の確立

こうした闘争を推進していくためには、主体的力量的強化が課題となる。運動路線を明確にして労働者の目線と要求を結集し、闘いを組織する。要求闘争との結合のない組織構築は成功しない。雇用問題を含むJ-R不採用問題の全面的解決は、組織化への大きな一歩となる。J-Rの経営戦略・雇用戦略を踏まえた組織化対策をとる必要があり、J-R労働者・関連労働者・利用者相談センターの開設などは、そのためにも重要な課題である。国労第七九回定期全国大会における書記長集約は、次のように述べている。

組織拡大を考えると、国鉄労働組合がどのような運動をし、職場の中でどのような活動をしていくのか、……(中略)……基本的な柱としては、CSRやコンプライアンスといった会社自身が世間に向かって進定する課題にしっかりと目を当て、われわれとしては、そこにチェック機能を動かさせていく。そういう運動を本格的にやっていく。調査・監査活動を始めていくことが大事である。同時に、職場における労働条件の改善や、下請企業における労働条件改善なども含めて、「仕事終了後運動」「安全確保運動」としてその運動を集約し、しっかりと会社に対して言うべきことはいくらでも、会社より積極的に提言をしていくことになってきている。

むすびに代えて——闘って切り開かれた人生の扉

最後に、国鉄闘争に対する四者・四団体の総括を紹介して、むすびに代えたい。「二三年もの長き闘争の果てによろしく開かれた人生の扉が、再び閉ざされてはならない」との思いとともに……。

私たちにどこへ進みよるべきなのは、解決を見ることなく、無常にも家族を残してこの世を去った国労・全労働の被解雇者六〇人(引用者注・一一

- 〇一〇年四月九日)。
- (9) 又花征治「J-R不採用問題の政治解決に当たって」月刊「社会主義」特集二〇一〇年五月号。
- (10) 「国鉄改革一〇四七名問題の政治解決(雇用問題)の要請書」(四者・四団体から国労委員長へ、二〇一〇年一月二三日)。
- (11) 「北博連新聞」二〇一〇年三月一〇日付。
- (12) 国土交通省「国土交通省政策集二〇一〇」二〇一〇年六月、「J-R北博連らによる完全民間化を支援」(国土交通省、二〇一〇年六月二三日)。
- (13) 「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特別業務委託等に関する要請」(J-R七社から国土交通大臣へ、二〇一〇年一月二〇日)。
- (14) 「財務相「予算」に、鉄道の剰余金 国交相「鉄道」に」朝日新聞二〇一〇年一月二三日付。
- (15) 「二・一泊泊給食費」朝日新聞二〇一〇年二月二二日付。
- (16) 「人・四博連さん米ジャム」での鉄道会社職員の加藤愛子主任弁護士発言、二〇一〇年四月四日。
- (17) 「全労働生業執行責任退及訴訟にあたっての声明」二〇一〇年二月二七日。
- (18) 「森井道徳国労訴訟の提訴にあたって」二〇一〇年二月五日。
- (19) 「四者・四団体の申し入れに対する回答」二〇一〇年一月二〇日。
- (20) 「四者・四団体の申し入れに対する回答」二〇一〇年九月二八日。
- (21) 国土交通省、〇七年四月三日。
- (22) 一〇四七名不採用問題のこの間の経緯と見解(四者・四団体、二〇一〇年八月)。
- (23) 国鉄闘争共同会議「国鉄労働者一〇四七名被解雇者統一集会への声明」〇六年二月二六日。
- (24) 自民党・公明党・保守党「J-R不採用問題に関する声明」二〇一〇年四月二六日。
- (25) 四者「解決にあたっての具体的な要求」二〇一〇年九月二四日。
- (26) 四者・四団体「J-R不採用事件の早期解決に向けての確認書」二〇

特集1 J R不採用問題の和解と今後の課題

【参考文献】①海部俊樹「政治とカネ 海部俊樹回顧録」新潮社 二〇一〇年、②小田実壽雄「国鉄闘争回顧録——一〇四七国鉄闘争・現場からの日本

- (37) 「J不採用問題の解決にあたっての基本的態度」四者・四団体から 国十交通大臣へ、二〇〇七年二月三日。
- (38) 『実業調査』二〇〇四年夏号、一三頁。
- (39) 葛西敏之「国鉄改革の真実」中央公論新社、二〇〇七年、六頁。
- (40) 松田昌士「なぜはなる民営化」J R東日本」生産性出版、二〇〇二年、一八―一九頁。
- (41) 近藤正高「新幹線と日本の半世紀——一人の新幹線」交通新聞社、二〇一〇年、一八二頁。
- (42) 前掲「国鉄改革の真実」二〇六―二〇八頁。
- (43) 『国鉄新聞』一九九五年二月四日付。
- (44) 国労第二七回専大中交委員会「J R不採用事件の早期解決をめざす特別決議」二〇〇六年二月八日。
- (45) 『巨艦新聞』二月三・二四日付。
- (46) 『朝日新聞』二〇一二年二月四日付。
- (47) 葛西敏之「明日のリーターのために」文藝春秋、二〇一〇年、一七四―一七五頁。
- (48) 『巨艦新聞』二〇一二年二月一日付。
- (49) 『平成八年度 運輸白書——国鉄改革二〇年目に当たって』一〇五頁。
- (50) 葛西敏之「未完の「国鉄改革」」東洋経済新報社、二〇一〇年、三二〇―三三九頁参照。
- (51) 武藤久「己を知らず敵をも知らず 国鉄労働組合運動——風雲の記録」自派版、二〇〇五年、三五〇頁。
- (52) 『労働全国大会特集号①』「国鉄新聞」八月三日付。
- (53) 同前。
- (54) 「四者・四団体の見解」四月二日。

「J」アタケ、二〇一〇年、⑤葛西敏之「未完の「国鉄改革」 巨大組織の崩壊と再生」東洋経済新報社、二〇一〇年、④「国鉄改革の真実」『国鉄革命』と「労務運動」中央公論新社、二〇〇七年、⑤「明日のリーターのために」文藝春秋、二〇一〇年、⑥交通委員会「交通基本法を考える」かもか出版、二〇一〇年、⑦近藤正高「新幹線と日本の半世紀——一人の新幹線」交通新聞社、二〇一〇年、⑧武藤久「「国鉄」概念 車窓から眺める日本近現代史」新潮社、二〇一〇年、⑨松田昌士「なぜはなる民営化」J R東日本——自主自立の経営二五年の軌跡」生産性出版、二〇一〇年、⑩武藤久「己を知らず敵をも知らず 国鉄労働組合運動——風雲の記録」自派版、二〇〇五年、⑪藤中三十二「国家の命運 外交の修羅場で考えた危機と希望」新潮社、二〇一〇年、⑫「なぜ起きる鉄道事故」朝日新聞社、二〇〇五年、⑬「「国鉄」J R採用差別事件——二三年の闘い」労働法律旬報、二〇一〇年、〇七―〇九頁。