

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

坂田 晋作

建交労全国鉄道本部国鉄闘争推進委員会委員長

本稿は、全動労争議団第23回臨時総会(2011年6月12日)での講演を基に、その後の情勢展開を踏まえ整理・加筆したものです。主題は、国家的戦略と国鉄闘争—23年の歴史の考察と理論的・実践的検証。相次ぐ国策の破たん—原発は「安全神話」：国鉄は「赤字神話」としました。

なお、緊急事態への対応が求められていたため、本稿の3. JRは政府の要請を拒否：国労らは闘争を終結。を切り離し、別稿—【国鉄闘争の原点と現局面への対応】としてまとめ発表しています。この間の、北海道旅客鉄道株式会社(7月21日、8月12日)・国土交通大臣(7月22日)への申し入れ、「声明」(7月25日)、JR7社の決算報告を見て(2011年3月31日)を、添付しておきました。

1. 国家的戦略との闘争だという原点に立つこと

どうも皆さん、休日のところ、ご苦労さまです。

先ほど池田団長からお話がありました。原発というのは、「安全神話」が最大の問題になっていますが、神話というのは、根拠もないのにそれを絶対的なものと思い込む、思い込ませることをいうわけです。そして、あの大事故です。だから人災といわれる。では、国鉄はどうか。私からいわせれば、あれは意図的につくられた「赤字神話」です。国鉄が続けば続くほど赤字のたれ流しだと、マスコミはこぞって大キャンペーンを張りました。この2つの神話はいま、どうなっていますか。原発は建設から廃炉・解体へという世論の流れになっています。国鉄は「分割・民営化」しましたが、これは分割(解体)そのものを見直さなければならないというところへきています。5月25日に共産党の穀田さんが国会で質問しました。分割そのもの見直しが必要ではないか。そうしなければ、3島・貨物会社は経営が成り立たない。大畠国土交通大臣は、「国鉄民営化の本質に切り込むご質問を賜りました」と、答弁せざるを得なかった。ここに国鉄闘争23年のたたかい、今後続く到達点があるといえるのではないのでしょうか。私は、この点を結論として話しをしたいと思います。

この23年のたたかいに、ただの一度としてブレなかったのは、4者・4団体(6月30日に解散している)の中でも建交労全国鉄道本部・全動労争議団だけです。胸を張って、たたか

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

いの歴史を振り返ることができます。たたかうためには理屈が大事です。国鉄闘争をどう分析してきたのか。それに基づいて、どうたたかいを組織してきたのか。そして、本当に歴史に責任をもつという立場から検証ができるのかどうか。だれのため・なんのための改革なのか、ここが核心です。国鉄改革VS「国鉄改革」です。ともに考えてみましょう。

では、本題に入りますが、国鉄闘争の立脚点と到達点をどう見るのかという場合、どうしても必要なことは、国鉄闘争についての論点整理です。それは、国鉄闘争をめぐるなにかが問題になってきたのか、なっているのかということを知り解明しなければならないからです。そうしないと国鉄闘争を全体としてどうとらえ分析し、闘争方向と課題を提起していく(きた)のかが、うやむやになってしまうからです。理論的・実践的検証の前提となる問題です。そこで、以下のように論点整理をしておきました。

(1) 国鉄闘争をめぐる論点整理(5点)

(注)網かけをしているところは、その文節全体の要約です。

◎その1. 国鉄闘争とはなにか

国鉄闘争とは、「国鉄改革」＝国鉄「分割・民営化」とのたたかいである。採用差別(国家的不当労働行為)とのたたかいだけでなく、3島・貨物会社の経営問題、公共交通のネットワークの確立、安全・サービスの問題などさまざまな課題がある。国鉄闘争＝JR不採用問題ではない。

・政府・JRの姿勢は一貫している。未完の「国鉄改革の完遂」に全力を挙げる。財源として、経営安定基金の運用益、鉄道・運輸機構の利益剰余金、税制などの活用を図ること

・JR不採用問題が全面解決(雇用問題を含む)した後も、労働運動再生と公共交通再生などの課題が残ること

国鉄闘争とはなにかということが、わかっているようでわかっていないのです。政府・JRの側は、国鉄「分割・民営化」とはいわず「国鉄改革」といっていますが、同じことです。ですから、国鉄闘争というのはこれからの課題も含め、「国鉄改革」とのたたかいだといってもいいでしょう。その中心的な闘争が、1047名採用差別事件＝JR不採用問題です。国策による解雇ですから国の責任を追及する、国家的不当労働行為とのたたかいとして位置づけてきたのです。

しかし、国鉄闘争はそれだけではありません。7つの会社に分割されたことによって、JR北海道・四国・九州の3島会社や貨物会社はどうなっているのか。鉄道事業だけでは経営は成り立たないのです。新幹線の開通によって、多くのところで並行在来線がなくなりました。ローカル線が切り捨てられました。過疎地では、鉄道がなくなる、バス路線も赤字だといって廃止されるなど、住民の足が奪われていったのです。そうすると、おもな交通手段は自家用車です。高齢者は自動車をなかなか運転できません。公共交通機関としてのネットワークを確立していかなければならないのです。

いま鉄道事故が、北海道でたびたび起きていますが、安全対策、サービスの問題など。国鉄闘争という場合、こうしたさまざまな課題があります。ですから、国鉄闘争＝JR不採用問題というとらえ方では、相手と正面から向き合うことにはならないのです。ここをまず、はっきりさせておいてください。

昨年4月9日、4党と政府は「政治解決案」（後述）を提示しました。その際、前原国土交通大臣が談話を発表しています。この問題（JR不採用問題のこと）が解決したとしても、未完の「国鉄改革の完遂」に全力を挙げると、これが相手の構えです。そうしますと、労働運動の再生も新たな段階にさしかかっていることがわかります。「国鉄改革」を進めるためのリストラがあります。外注化、業務委託、非正社員化などの問題が起きています。公共交通の再生という国民的な課題もあります。これに、われわれとしても全力を傾注していかなければならないのです。「国鉄改革」に対して、真の国鉄改革をめざすということです。

◎その2. JR不採用問題とはなにか

JR不採用問題とは、国鉄「分割・民営化」の際、JRに採用されず国鉄清算事業団を経て解雇された職員1047名のことである。国策による解雇＝「国家的不当労働行為」とのたたかいである。

・最高裁で、JRに不当労働行為の責任なし、不当労働行為があったとするならば、その責任は旧国鉄（現鉄道・運輸機構）にあるとの判決（03年12月22日）が下されている。したがって、鉄建公団訴訟での裁判上の当事者は、原告—1047名と被告—鉄道・運輸機構である。

その後の東京地裁・高裁判決で、鉄道・運輸機構の不当労働行為が認定されていること

・最高裁での和解（10年6月28日）で、「政治解決案」（10年4月9日）のうち金銭面は解決したが、雇用問題は未解決であること

では、1047名のJR不採用問題とはなにか。国鉄からJRに移行するにあたって、不当に

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

も採用されなかった職員のことです。まさに国策による解雇ですから、冒頭で触れたように国家の不当労働行為を追及する、そのたたかいが JR 不採用問題です。

ただ、03 年 12 月 22 日の最高裁判決で、JR に法的責任はないという司法判断が下されていること。最高裁判決ですから、この問題を JR と法的に争うことはできなくなったのです。鉄建公団訴訟の被告は鉄道・運輸機構(旧国鉄)。そしてこの鉄道・運輸機構に対して、東京地裁・高裁がはじめて司法の場で不当労働行為を認定したこと。その後、最高裁での和解へと進んでいきましたが、解決したのは金銭面だけ、雇用問題は未解決です。これが JR 不採用問題の現局面での到達点です。

なお、政府の雇用問題での要請を JR が事実上拒否したこと。国労・国鉄闘争共闘会議が雇用を放棄し、闘争を終結したこと。4 者・4 団体が解散したことについては後ほど触れません。

◎その 3. 政治解決とはなにか

政治解決とは、政党と政府の政治的合意＝「政治解決案」に基づく解決方法であり、解決への政治的枠組み—政治的根拠となるものである。最高裁での和解は司法判断であり、同じく法的根拠となるものである。

・国策による解雇事件であり、政治の責任は政治が解決(政治解決)することが本筋であること

・「政治解決案」(和解金・団体加算金・雇用問題)は、4 党と政府と 4 者・4 団体の 3 者による確認であること

次に、政治解決とはなにかという問題です。これは、政党と政府が JR 不採用問題に、どのように対処していくのかという政治的合意による解決方法です。4 党と政府が合意をして「政治解決案」を提示し、4 者・4 団体はこれを受け入れました。民主党、社民党、国民新党、公明党が 4 党ですが、自民党、共産党も含めて、この「政治解決案」には同意をしています。反対している政党はどこもありません。4 者・4 団体もこの「政治解決案」に同意をしています。これが政治解決への枠組みであり、政府のいう政治的根拠です。

それからもう 1 つは、法的根拠の問題です。鉄道・運輸機構との交渉で、原告・被告の合意だけでは解決できません。鉄道・運輸機構は公的団体なので、第三者から見て合法的だという根拠がなければと、いっていました。それはなにかと、われわれが追及しましたら法律か判決か裁判所の関与であると。では、裁判長の所見等はどうなるのか、それは法的根拠になります。ですから、4 党と政府の政治的合意に基づき原告と被告が最高裁で和解

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

をした。これは司法判断＝法的根拠となるものです。

政府がいうところの根拠は、これによって満たされたわけです。4者・4団体が当初から主張してきたJR不採用問題は、政治が起こした事件だ、政治の責任で解決するのが本筋ではないのか。これが今日、最高裁での和解として実ったわけです。しかし、「政治解決案」は和解金・団体加算金・雇用問題であり、先に触れたように、解決したのは金銭面だけであり、雇用問題は今後の課題となっています。

※寄稿—「国の政策を変えたトンネルじん肺闘争」を参照（石田直道 建交労全国トンネルじん肺根絶闘争本部事務局長）。

◎その4. 「政治解決案」と最高裁での和解との関連

「政治解決案」では、和解金・団体加算金・雇用問題の完全実施をもつての政治解決を強く要請（雇用は政府がJRに要請）するとなっている。

・最高裁での和解内容は、解決金（和解金・団体加算金）のみ。雇用問題については、鉄道・運輸機構に対して今後争わないとなっていること

・和解の当事者は、原告904名と被告鉄道・運輸機構である。JRは、最高裁判決で法的責任なしとなっているので、裁判上の当事者ではないこと

このように雇用問題は未解決ですが、「政治解決案」と最高裁での和解との関連はどうなっているのかということです。最高裁で和解したのは解決金です。雇用問題については鉄道・運輸機構に対して今後、争わないとなっていますので、鉄道・運輸機構に雇用問題の解決を求める法的根拠もなくなっています。

では、なにが根拠になるのか。それは「政治解決案」です。そこでは、雇用問題は政府がJRに要請するとなっています。今日（6月12日付）の『北海道新聞』にも出ています。民主党の岡田幹事長、社民党の重野幹事長、国民新党の下地幹事長、この3党が6月10日に大畠国土交通大臣に「この問題の解決を」という要請をしました。そして大臣の方は、「明日にもJRにこの旨を伝え要請をしたい」。ただ、JRは最高裁で法的責任なしという結論が出ていますから、それを理由にして「はい、そうですか」とは、なかなかならない…。しかし、法的根拠はなくなったかもしれないが、JRは国民の共有財産をただ同然で継承したのであり、雇用だけぶった切る、これはなんだ、と。雇用責任は社会的な問題だ。また、経営者としても人道的立場というならば、人の行くべき正しい道。道義にはずれるようなことをしてはならない。社会的・道義的責任を追及していかなければならないのです。

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

そして、金銭面と雇用問題が解決して初めて、JR不採用問題が全面解決したということになります。いま、雇用問題を焦点に闘争が続いていること。このように捉えておいていただきたいと思います。

◎その5. 4者・4団体の共同と今後の闘争体制

4者・4団体は、JR不採用問題の解決この一点で共同しているのであり、国鉄改革のすべてを視野に入れた共闘組織ではない。国鉄改革をめぐるのは、労組間に路線上の違いがある。国労は、大会で国鉄改革法を承認している。

・JR不採用問題が全面解決(雇用問題を含む)すれば4者・4団体は解散することになること(注・6月30日、国労らは雇用問題を残したまま闘争を終結。4者・4団体は解散している。全国鉄道本部・全動労争議団は闘争を継続)

・真の国鉄改革を正面に掲げ、全労働者を視野に国民的視点に立った労働運動の構築と国民的共同が問われることになること

これまでともにたたかってきた4者・4団体と、今後の闘争体制との関連はどうなるのか。4者とは当事者1047名を総体とした呼称です。4団体とは、この闘争を支えてきた建交労全国鉄道本部、国労らをいいます。この4者・4団体はJR不採用問題の解決という一点で確立した共同の組織です。雇用問題が解決すれば解散することになります。国鉄改革のすべてを視野に入れた共闘組織ではないということです。

JR不採用問題解決後は、いよいよ労働組合が主体となってたたかわなければならない。というのは、この問題で新たな共闘を組むことが難しいからです。国労は99年の大会で正式に国鉄改革法を承認しています。前原大臣がいう未完の「国鉄改革の完遂」に全力を挙げるといふことと、基本的に同じ立場だといえます。ですから、今度の国労の運動方針に目を通しましたけれども、政府・JRの「国鉄改革」と正面から対峙するなど、ひとつも出ていません。ただ、並行在来線の問題をどうする、事故の問題をどうする、個々の課題では取り上げていますが、「国鉄改革」そのものに対する構えはない。こういう経緯があるからです。

国労らは、雇用を放棄し闘争を終結しました。したがって、4者・4団体は6月30日をもって解散しています。全国鉄道本部・全動労争議団は闘争継続を表明。この間の詳細は、別稿—【国鉄闘争の原点と現局面への対応】を、お読みください。

この5つの論点を基本に、今日の到達点を土台にして、すべての労働者を視野に、国民との共通する課題での共同、ここに運動の発展があるのではないのでしょうか。JR関連労働

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

者の問題もそうです。日航の問題もそうです。社保庁の問題もそうです。その源流、原点に国鉄闘争があるということです。

※寄稿—「雇用を守る闘いの再構築を『国鉄闘争の到達点をいまそこにある闘いへ』」を参照(加藤健次 全動労弁護団事務局長)。

(2) 政府のいう解決への根拠と2つの道の闘争

◎国鉄改革法による国鉄「分割・民営化」と立法趣旨の問題

国鉄改革法の立法趣旨と、それが審議された国会における政府答弁。それに反する政府・JRの不当労働行為を追及する闘争である。

- ・国策とのたたかいでは根拠が必要なこと、立法・行政・司法に関わる闘争であること
- ・政府・JRの求める法的根拠・政治的根拠とのせめぎ合い2つの道の闘争であること

次に、国策とのたたかいと根拠の問題です。国鉄「分割・民営化」の際、政府が根拠とした法律は国鉄改革法です。だから、彼らはこういいます。あなた方は、不当労働行為をうんぬんするが、この法のしくみをくつがえすような根拠を示しなさいと。しかし、もっと遡って押さえておかなければならないことは、国鉄改革法の立法趣旨です。

国会で中曽根首相や橋本運輸大臣が答弁をしました。一人も路頭に迷わせない。組合間差別はあってはならない。それだけではありません。国鉄から継承された路線は、すべて守ると明言しました。これが「分割・民営化」によってどうなったのか。われわれは、政府・JRの不当労働行為を追及するとともに、こうした問題についてもきちっと根拠あるたたかいをやり、攻勢的に闘争を展開していかなければならないのです。

国策とのたたかいでは根拠が必要だという場合に、立法府、国会ですね。行政府、これは国交省、厚労省などです。それから司法、裁判所。この3権に関わる闘争をしていかなければならないのです。われわれは、これをやってきました。国会闘争・政治闘争・裁判闘争を展開してきました。そして、あの「政治解決案」を引き出しました。それを基に最高裁で金銭面の和解をしました。いずれも、政治判断・司法判断が背景にあります。もちろん解決への道を切り開いてきたのが、当事者・当該組合・弁護団はもとより広範な支援団体・支援者の物心両面にわたる援助などによる支えと、世論の結集があったことはいまでもないことです。

これをもう少し詳しく見ると、政府・JRの求める根拠とのせめぎ合い、いいかえれば2

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

つの道の闘争があったということです。

◎大同団結の障害の克服と法的根拠・政治的根拠をめぐる闘争

法的根拠をめぐる2つの道の闘争(政治的根拠をめぐる闘争と一体)と、政治的根拠をめぐる2つの道の闘争(法的根拠をめぐる闘争と一体)である。

<法的根拠をめぐる2つの道>

・国鉄改革法の承認を前提とした屈服路線⇒特定政党依存による政治解決の受け入れであること

・地位確認・損害賠償という不法行為追及路線⇒三位一体闘争による司法判断を求める闘争であること

<政治的根拠をめぐる2つの道>

・「四党合意」による政党への白紙委任路線⇒政治解決への前提条件は国労がJRに法的責任がないことを認めること(人道的観点からの政治解決)

・政治的合意と裁判上の和解という同時決着路線⇒政党・政府の合意による「政治解決案」と、それに基づく原告(被解雇者)・被告(鉄道・運輸機構)の最高裁での和解であること(雇用は政府がJRへ要請)

建交労が大同団結を打ち出した時に、障害となっていた問題は、法的根拠をどうするのか、政治的根拠をどうするのか、これをめぐる2つの道の闘争でした。

法的根拠の問題を見ておきますと、2つの道というのは、1つは屈服路線。これは、国鉄改革法の承認を前提とした政府・JRが押し付けてきた問題です。建交労は23年間、一度もブレない。政府・JRも一度のブレもないのです。さすがにとすべきか。妥協を許さなかったのです。だから、解決をしたいというのなら、国鉄改革法そのものを承認しろと、屈服を迫ってきたのです。これに対して、99年、国労は大会を開いて国鉄改革法を承認するのです。こういう経過です。

それだけではありません。少し歴史をひもといてみると「分割・民営化」の前夜、86年、労使共同宣言を結べ。全動労(現建交労全国鉄道本部)の皆さんはたたかってきました、あの動労は第2次労使共同宣言を締結する。これはなにか。JR—新しい会社の経営の発展に協力します。ストライキはやりませんと、宣言するわけでしょう。労働基本権を自ら放棄する。憲法28条をどう考えているのか。国鉄は、75年のスト権スト(スト権奪還統一スト)に対して、76年に国労と動労に202億円損害賠償訴訟を起こしていますが、この宣言を受けて、そのうちの動労分を取り下げました。決着がついたからです。まさに屈服路線です。

その後が、94年の東京八重洲にあった国労会館の金銭和解による明け渡しと、202億円損害賠償訴訟の取り下げ(清算事業団)です。94年ですから、自社さ連立政権—村山政権が誕生した時です。国労はいまがラストチャンスだといって、特定政党支持路線にしがみついていくのです。この時に相手側が求めたのが、国鉄改革法で推移している現状を認めよということでした。国労はこれを認めた。そして99年には国鉄改革法を承認しました。

この過程はなんであったのか。国労に対して、現状を認めるだけじゃだめだ、きちっと大会を開いて、国鉄改革法そのものを承認しなさいと。2000年の「四党合意」で国労が迫られたのは、JRに法的責任はない、これを大会で承認すれば4党は、政府・JRと解決に向けて話し合いを進めていく、こういう運びだったのです。相手側の姿勢は全然変わっていないでしょう。始めから終わりまで、彼らのいう法的根拠・政治的根拠である、国鉄改革法を認めさせることでした。

これに関連する直近の新聞記事を紹介しておきます。—「94年6月、村山富市が自民党に担がれて自社さ政権が誕生すると、社会党は『稼働中の原発は過渡的エネルギーとして認める』と現状を追認した。自衛隊や日米安保容認と並ぶ『現実路線』の一環だった。」(2011年8月20日付『朝日新聞』)。「国鉄改革法」の承認もその一環です。

全動労23年のたたかいは、それとの正面からの対決でした。険しい道のりだったけれども、これが最高裁での和解という到達点を築き、解雇問題についても一定の前進面を切り開いてきた。JRをうんといわせなければならないという課題は残っていますが…。しかし、ここまで到達した。国労らの屈服路線に対して、政府・JRの不法行為を追及するという路線をとってきた。世論を結集する大衆運動、裁判闘争、政治闘争、この3つを一体(三位一体闘争)として展開をし、司法判断を求める闘争で大きく道を切り開いてきました。これが法的根拠をめぐる闘争です。

政治的根拠をめぐる問題ではどうか。「四党合意」などの経過にも明らかなように、政党・議員への白紙委任路線か、裁判との同時決着を図る政治解決路線かの攻防でした。

この「四党合意」による白紙委任路線は破たんしました。02年12月、国労は分裂状態に陥りました。建交労はもとより「四党合意」に反対してきました。一方、政治解決路線は、最高裁での和解—政党と政府が合意した「政治解決案」に基づく、裁判上の和解という同時決着として、ご存知のような結果でした。残るは雇用問題、ここまで到達しています。建交労のいう理論と情勢分析、方針と課題の提起が、闘争展開を通じて実践的にも、その正しさが証明されていると思います。

確固とした闘争への姿勢、その根底になにが…。次の問題です。

(3) 労働運動の基本原則から見た国鉄闘争の歴史

◎政府・JRの対応から見てくるもの

—労働運動の3原則をめぐっての攻防

国鉄闘争の歴史を見れば明らかなように、この闘争の根底には労働運動の3つの基本原則をめぐっての攻防があること。労組の路線転換、変節、脱退などは、ここに起因していることがよくわかる。

・労使共同宣言、「国鉄改革」をめぐっての対立・分裂—これは「資本・当局からの独立」という問題であること

・国鉄改革法・「四党合意」承認をめぐっての対立・分裂—これは「政党・政府からの独立」という問題であること

・1047名当事者の要求と意思による大同団結—これは「共通する要求にもとづく行動の統一」という問題であること

今日の主題は、国鉄闘争の歴史を考察することですが、考察というのは物事を現象面だけでなく、その本質を深く考えてみようということです。そうしますと、国鉄闘争にも、踏み外してはならない、労働運動の原則が貫かれていることに気づくはず。全動労は23年にわたる闘争で一度もブレなかったと、いいました。では、その根底になにがあるのかということです。それは、労働運動の3原則との関連を明確にした理論と情勢分析と闘争があることです。労働組合の役員で、3原則を知らない人はいないでしょう。労働学校でも最初に教えているのでは…。自問自答しながら考えてみよう。

この間の政府、JR、鉄道・運輸機構の対応からなにが見えてくるか。いま、縷々説明してきた歴史の流れを見ればよくわかると思いますが、労使共同宣言をめぐっての対立・分裂。国労は86年の修善寺大会で、労使共同宣言の承認を提案しましたが、ひっくり返されました。動労は丸飲みしました。ですから、国鉄は202億円の損害賠償訴訟のうち、動労分だけは取り下げました。動労もすべての訴訟を取り下げ解決しているのです。これは3原則からいえば、資本＝当局からの独立という問題で、国鉄当局のいいなりになってきた。まさに、労働運動の1つ目の原則を踏みはずした。ここから動労の転落、国労のあの分裂状態、混乱が引き起こされてきたのです。

国鉄改革法・「四党合意」承認をめぐっての対立・分裂はどうか。相手側が、なぜ承認を求めてきたのか。それは簡単なことです。不当労働行為も組合差別もなかった。「四党合意」は2000年ですから、あの時点でもう13年も経過している。なんとか人道的立場から解決してやろう。そのためには、「分割・民営化」の根拠である国鉄改革法を認めなさいと、迫

ってきたのです。これは、いかえれば特定政党・政府のいいなり。政党・政府からの独立という2つ目の原則を踏みはずしている。ここから起きている問題だといえます。

それに対して、建交労はどうしたか。1047名当事者の要求と意思による大同団結。これは全労連も結成の時から主張していました。かつて、人生いろいろという言葉が流行りましたが、労働組合も労働者もいろいろです。その場合に、共通する要求で団結しようじゃないか。一致点で共同しようじゃないか。これが3つ目の原則です。そうしなければ、団結も幅広い戦線を築いてたたかうこともできないからです。この3つの原則から見ても、われわれの正しさが証明されているといえるのではないのでしょうか。

建交労は、04年8月の「いまこそ解決を！ 団結・連帯・統一の力で8・23集会」で、大同団結に向けた行動スローガンとして、“過去は問わない 誰も排除しない” —を提唱しました。それは、「四党合意」と鉄建公団訴訟をめぐる国労内部の対立・分裂、動労千葉への対応の問題など。統一と団結の障害となっているカベを取り除かなければならなかったからです。

◎3原則の貫徹と反共(共産党排除・共産党系労組など)との闘争

—2度の「四党合意」から大同団結へ

政治解決への2度の「四党合意」の問題と原則を踏まえた柔軟な対応の問題である。

<2度の「四党合意」の根本的な違い>

・1度目の「四党合意」(自民党・公明党・保守党・社民党：2000年5月30日)⇒全国鉄道本部・全動労争議団は「四党合意」反対を表明(呼びかけもなかった)、共産党も反対を表明。解決への前提条件は国労がJRに法的責任がないことを認めること

・2度目の「四党合意」(民主党・社民党・国民新党・公明党：2010年4月9日)⇒4党と政府の政治的合意による「政治解決案」、自民党、共産党も4者・4団体も同意。政治的合意に基づき裁判上の和解を行い、すべての訴訟を取り下げること

<原則的で柔軟な対応の問題>

・反共と結びつけた動労千葉問題などでの干渉・介入⇒事実と道理に基づき原則的・柔軟に対応してきたこと

・誰にもどこに対しても白紙委任はしない⇒4者・4団体は確認書で対等平等の関係を確立してきたこと

ところが、この3原則を貫くためには反共とのたたかいが大事だった。4者・4団体の態勢は、まず共産党排除でしょう。全労連、建交労は共産党系の労働組合だ。だから、院内

集会をやる場合でも共産党は排除する。これですいぶんもめました。国土交通委員会で共産党の穀田さんが質問するといったら、質疑の内容も確認せず(この時の質疑は不採用問題ではなく別件)建交労に抗議がきました。勝手なことをしてもらっては困ると。穀田さんのところにもきたらしい。なにを質問するのだと。公党の議員が国会でどういう質問をしようが、あなた方にとやかくいわれる筋合いはない。あたりまえのことです。院内集会に共産党がくると、自民党がなくなるから共産党は呼ばないことにしたい。それならば、建交労はそんなところには出席しない。すべての政党に政治の責任で解決を要請している時に、共産党を除くという態度は絶対に許せない。ここを踏ん張って、院内集会でも、国会前、議面前、日比谷野音などでの行動においても、共産党に挨拶させるようになったのです。こういう経過がありました。

「四党合意」は2度あったことにも触れておきます。これは今日初めて使う言葉です。1度目の「四党合意」は自民党・公明党・保守党・社民党、2000年5月30日。建交労はこれに反対しました。解決への前提条件として、JRに法的責任がないことを認めるとなっていたからです。国労はこれを認めて、事実上の分裂状態に陥った。われわれは当初から、JRに法的責任がないことを認めよ、冗談じゃない、そんな「四党合意」には与しないと、はねつけてきました。4党も、われわれには呼びかけてこなかった。そんなことをいっても無駄だと思っていたのでしょう。国労を押え付ければ、共産党系だといわれている「革同」もいる。たかだか64名の全動労争議団は放っておいてもついてくると甘く見ていたのでは？ 建交労は、闘争の歴史の中で国労内部にも良心的な人はいる、こういう情勢分析をしていましたから、JRに法的責任がないということには与しないとすることを大々的に広げていった。これが1度目の「四党合意」です。

2度目の「四党合意」は、民主党・社民党・国民新党・公明党、昨年(2009年)の4月9日。これは4党と政府の合意による「政治解決案」のことです。自民党も共産党も、この「政治解決案」に同意をしています。4者・4団体も同意。この解決案に基づき裁判上の和解を行い、すべての訴訟を取り下げたのです。こういう経過ですね。

だから、これを理解していただくには、原則的で柔軟な対応という問題に触れなければなりません。被解雇者1047名が、政府に求めていたのは、雇用・年金・解決金です。当事者の要求です。まず、この点をはっきりさせておきます。そして次の3点です。

1つは、JR不採用問題の政治的・全体的解決をはかるために、4者・4団体は統一して政府、鉄道・運輸機構へ対応する。われわれは、ばらばらじゃありません。統一して対応します。それが4者・4団体の確認です。

2つは、裁判か政治解決か、二者択一ではありません。政府は、国労に対して裁判を下ろせと迫っていましたから、そういうことは関係ない。あくまでも政府の政治決断による解

決をわれわれは望んでいるのだ、と。

その場合に 3 つ目ですが、裁判の取り扱いについては政治の責任で解決という段階になった時に、同時決着をはかりましょう。今度の最高裁の和解がそうですね。6 月 28 日に和解をして、6 月 30 日にすべての裁判を取り下げました。こういう過程を経ているのです。

ここで 4 者・4 団体の政治解決にあたっての確認—「四党合意」の二の舞(1 度目の「四党合意」の過ちのこと)はしないという証である書面に触れておきます。次の 3 点です。

- ①「解決にあたっての具体的要求」(06 年 9 月 14 日)—4 者の解決にあたっての具体的要求(雇用・年金・解決金)をまとめたもの。
- ②「JR 不採用事件の早期解決に向けての確認書」(07 年 3 月 16 日)—JR 不採用事件の関係当事者である「4 者・4 団体」は、本事件の政治的・全体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「JR 不採用問題の解決にあたっての基本的態度」(07 年 10 月 31 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、4 者・4 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。

『事実を曲げてはならない』

最近手に入った本(「されど節を屈せず—JR 採用差別と闘い 24 年—原告団のあゆみ」・鉄建公団訴訟/鉄道運輸機構訴訟 2011 年 6 月)を一読しました。上記、書面の背景を知るうえで参考になりますので、該当箇所を紹介するとともに、これにかかわる経過についても触れておきます。

「全動労は『政治対策』の責任を負っていませんから、批判はすれど動かず、情報収集だけです。」(105 ページ)。「まだ言えないことが少なからずあります。これはわたしが『墓場』までもっていかなければならない、といまは考えています。」(111 ページ)。—いずれも二瓶氏の発言。

二瓶、高橋両氏は白紙委任状をもってきた。—「私たちは、上記 4 氏(注・民主党の衆・参議員のこと)を代理人と定め、JR 不採用(1047 名)問題を解決するために、国土交通大臣その他関係政府機関並びに政党と交渉し、合意する一切の権限を委任いたします。」(2007 年 10 月 23 日)—これは、二瓶国鉄闘争共闘会議議長と高橋国労委員長が坂田との協議の場にもってきた委任状の原案です。まぎれもない白紙委任状です。わたしは即座にこんなものはだめだと拒否しました。

同時に、前記③をまとめるとともに、「JR 不採用問題の政治解決にあたっての覚書」を二瓶、高橋、坂田で確認しました。—1. 4 者・4 団体は、政治解決にあたって、民主党の衆・

参議員 4 氏を代理人と定め、国土交通大臣、関係政府機関、政党などとの和解交渉・取りまとめを委任する。2. 4 者・4 団体は、委任にかかわる次の事項を確認した。①代理人による和解交渉は、「JR 不採用問題の解決にあたっての基本的態度」（冬柴鐵三 国土交通大臣宛—前記③のこと）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、4 者・4 団体へ報告する。③4 者・4 団体は、最終的な諾否について、代理人へすみやかに返答する。2007 年 10 月 31 日

自分にとって都合の悪いことは忘れてしまう。白紙委任状のことも、覚書のことも。そして、全動労（現建交労全国鉄道本部）批判。事実はどうか、全動労は『政治対策』に責任を負っているからこそ、二瓶氏の勝手な振る舞いを許さなかったのです。批判はすれど動かず。どういうことですか。穀田さんの質問、自民党議員（萩原誠司衆議院議員—当時）への要請に抗議までしてきたのは、だれでしたか。建交労は全労連や交運共闘の行動、トンネルじん肺との統一闘争で政党・議員要請などに旺盛に取り組んできました。事実を正確につかみ自らの言動に責任をもつこと。労組の指導者としては当たり前のことではないでしょうか。

墓場までもっていくのなら、黙っておけばいいのです。当事者しか知らないことですから。それをわざわざ墓場、墓場というのは、オレしか知らないことがあるのだと、誇示したいからではないのか…。それはともかく、なにより問題なのは、いまだに公表もできないことを、どこかでだれかと話しあっていたということです。そんなことは、してはいけないというのが覚書などでの確認だ。わざわざ墓場までもっていく必要はありません。一日も早く全容を明らかにすること。それは、われわれとの信義でもあります。

◎動労千葉への対応と共同の条件

反共と結びつけた動労千葉の問題にも触れておきます。全国鉄道本部・全動労争議団は、この問題で、有力な労組・団体・個人からさまざまな干渉・介入を受けました。反共暴力集団＝動労千葉とは一緒にやらないというのは原則中の原則だと。しかし、そんなことをいっていたらどうなります。レッテル貼りで解決しますか？ 政府は 1047 名がまとまらなければ解決できません。国労内部にも動労千葉を支持するメンバーがいる。国鉄闘争共闘会議の多くも影響を受けている。

では、どうしてまとめるのか。事実と道理に基づいて対応する以外に方法はありません。反共か容共かという政治的立場で、事の是非を論じているのではないのです。

事実はなにかといえば、じゃあ動労千葉は暴力集団なのか労働組合なのかといえば、労働組合です。というのは、労働委員会が動労千葉からの不当労働行為の申し立てを受理し

ています。労働組合としての条件を備えているかどうかを審査しているのです。97年には、当時の国鉄清算事業団と動労千葉は、それまでの係争中の問題すべてを和解しています。現鉄道・運輸機構は動労千葉を労働組合として認めているのです。これが事実です。

建交労はその事実立って、では、どのように1047名を団結させていくのか、と。その時に、道理が大事だ。全動労(現建交労全国鉄道本部)は、動労(現動労千葉を含む)とは74年の結成時からたたかっています。札幌地本などが組織破壊攻撃を受けました。われわれは、いかなる労組、団体であれ暴力行為は一切容認しません。その結末はいまもついていないのです。だから、動労千葉とは組織的には絶対に共同しない。しかし、国労や国鉄闘争共闘会議からすれば、それは全国鉄道本部・全動労争議団と動労千葉との関係でしょ、全体に関わる問題ではありませんよ、となるわけです。

あなた方(動労千葉のこと)は、97年に現鉄道・運輸機構と和解していますよね。係争事件をはじめすべての問題を解決していますね。だから、JR採用差別事件の解決にあたって動労千葉にはなんの権利もありませんよ。ただ、9名が憲法上の権利を行使して訴訟を起こしている。したがって、9名については1047名のたたかう仲間として一緒にやりましょう。ただし共同するには条件がありますと、条件をつけました。1つは、一致する要求。2つは、一致点での行動。3つは、誹謗中傷しないこと。

すると彼らは、われわれが検討してきた雇用・年金・解決金という要求に対して、雇用とはなんだ、解雇撤回が入っていない、こんな要求を認めることはできないと、自ら1047名連絡会からはずれていったのです。それから4者・4団体となりましたが、当事者である4者の中に彼らは入っていない。このようにして団結体をつくりあげてきたのです。政府としても、4者・4団体の中に動労千葉が入っていないではないか、とはいえなかったのです。いま話したように、97年に和解しているからです。藪をつついて蛇を出すようなことになるからです。1047名分断策の失敗の一例です。

われわれは、誰に対してもどこに対しても原則的で毅然とした態度をとってきたし、政党・議員に対しても白紙委任という立場はとってこなかった。ましてや、4者・4団体の政治窓口を担当していた二瓶、高橋両氏に対しては、いわずもがなのことだ。同時に、団結のためには柔軟に対応してきたこと、ここをよく見ておいていただきたいですね。

このように、「国鉄改革」の本質に迫るような考察をしなければ、これからも、あれやこれやで惑わされることになります。それで、こういう話をしたわけです。

※寄稿—「国鉄1047名解雇撤回闘争の『大同団結』実現に努力した学者・研究者、ジャーナリスト、文化人らの多面的な活動」を参照(芹澤寿良 高知短期大学名誉教授)。

2. 「政治解決案」と最高裁での和解との関連

JR 不採用問題解決の基本は、4 党と政府と 4 者・4 団体が確認・押印した「政治解決案」にあること。これは、国労らの雇用放棄・闘争終結などに左右されるものではありません。いま「政治解決案」の履行をめぐる政府の責任が問われていますが、「政治解決案」は、法律上有効な約束であり、「契約」だからです。全国鉄道本部・全動労争議団は当事者です。

(1) JR 不採用問題の解決案は「雇用・年金・解決金」

◎政府は 3 項目の「解決案受入れの条件」を提示

次は、雇用問題です。平成 22 年 4 月 9 日、4 党幹事長から前原国土交通大臣へ—国鉄改革 1047 名問題の政治解決に向けて(申し入れ)。同日、4 党幹事長と前原国土交通大臣・菅財務大臣・平野内閣官房長官の解決案受け入れの確認—国鉄改革 1047 名問題の解決案(四党申し入れ)について。平成 22 年 4 月 12 日、4 者・4 団体から 4 党幹事長へ解決案受け入れの確認—国鉄改革 1047 名問題の政治解決案について。が、政治解決の基本となる 3 者による確認—「政治解決案」(資料 1)です。

「政治解決案」では、以下の 3 項目が政府の「解決案受入れの条件」として提示され、関係団体・関係者が確認・押印しています。

- 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こと。
- ②不当労働行為や雇用の存在を二度と争わないこと。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ないこと。
- ③政府は JR への雇用について努力する。ただし、JR による採用を強制することはできないことから、人数等が希望どおり採用されることは保証できないこと。
ここが「政治解決案」の核心です。

◎4 者・4 団体の履行義務と政府の履行義務

問題は②と③との関連です。②「不当労働行為や雇用の存在を二度と争わないこと」。では、その代わりどうするのだ。③「政府は JR への雇用について努力する」。ただし書きはありますが、どこから読んでも雇用ゼロという回答はありえないのです。政府は責任をもって解決しなければならないのです。

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

①と②は4者・4団体に関わる項目であり、すべてが履行されています。③は政府に関わる項目です。これだけが履行されていないのです。政府の契約違反(前記4党と政府と4者・4団体が確認し押印した「政治解決案」に反する行為)だといえます。

※自由法曹団通信に掲載されている萩尾健太弁護士の「JRへの雇用要請に関する違法状態」より、政府の合意の法的性質を紹介しておきます。

「(前略)その後1年以上を経ても、未だに、JR各社への政府の雇用要請、公的部門への採用、という政治合意は果たされていません。(略)これは、もはや違法、と言える状態に至っています。

政府と合意した内容は、金銭の支払いのほか、政府がJR各社に約200人の雇用を要請し、関連企業や自治体等への雇用は政府として努力する、というものです。

この合意は、民主党、公明党、社民党、国民新党各党の幹事長が押印して政府に申し入れをし、政府側は、当時の前原国土交通大臣、菅直人財務大臣、平野博文内閣官房長官が署名・押印したものとなっています。

そして、鉄道運輸機構を相手にした4原告団の代表と、所属組合・支援組織の4団体の代表が、政治合意を受け入れる確認書に署名・押印しています。さらに、4原告団の各原告は、最高裁で一括して裁判上の和解を行う、という承諾書に、個別に署名押印し、それを政府に提出しています。

そもそも、被解雇者らが要求してきたのは「解雇撤回・職場復帰」でしたから、その内実である「雇用の実現」は欠かせない要求でした。政府や4党が責任を持って署名・押印した文書によって、この要求が容れられたと判断したから、上記の権利放棄に応じたのです。自分が雇用を望める年齢でない原告も、若い仲間の雇用が実現できる、という理由で、政治合意を受け入れた者が少なくありません。

すなわち、各原告が、政治合意を受け入れる結果、裁判上和解し係争する権利を放棄するとの合意をしたのです。

その点で、この政治合意は法律上の効果を生じています。単なる道義的な合意ではなく、法的義務を発生させた合意といえます。(以下略)」

(2) 最高裁で和解したのは金銭面(解決金)のみ雇用は未解決

◎和解条項と雇用問題の取り扱いについて

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

次は、「政治解決案」(10年4月9日)と最高裁での和解条項(10年6月28日)との関連です。これは、当事者から話しがありましたので簡単に説明しておきます。

和解条項による解決金の支払い総額は約200億円(904名)、1人平均約2200万円。和解条項に基づき訴訟は取り下げています。雇用については、「一審原告ら及び利害関係人らは、国鉄改革に伴う新企業体への不採用に関する不当労働行為及び雇用の存在について、一審被告に対して今後争わない」となっています。「その他本件に関してなんら債権債務のないことを相互に確認する」、これが和解条項の概要です。したがって、これからは、裁判で鉄道・運輸機構と雇用問題を争うことはできなくなりました。同様に、JRについても03年12月の最高裁判決があります。ただし、政府の契約違反は別問題です。

◎「政治解決案」が全面解決(雇用問題を含む)の基本

政党と政府が合意し、4者・4団体が受け入れた「政治解決案」では、「雇用問題は政府の責任のみで解決できる問題ではないが、JR各社においても人道的見地から、全面的な受け入れを強く要請する」となっており、今後、政府からJR各社に要請し、解決を図ることになります。「政治解決案」の③は、そのためにあるのです。これが「政治解決案」と最高裁での和解との関連です。だから、これからは政府が責任をもって、JRに雇用を守らせるかどうか、ここに焦点が移った。もう法廷ではないのです。

平成22年4月9日の4党幹事長から前原大臣への申し入れでは、JRへの雇用とともに、その他の雇用については政府としても努力する。という1項が入っていることを指摘しておきます。

(3) 雇用問題の解決は4党・政府と4者・4団体の確認

◎最高裁和解後の政治解決(雇用問題)の要請

これは、10年10月13日に、4党の担当者を通じて4党の幹事長に出した要請書(資料2)―国鉄改革1047名問題の政治解決(雇用問題)の要請書です。

その別紙 雇用希望者最終報告書に―JR各社を希望する者は184名、JRグループ関連会社などへの希望者をあわせると総計332名―とあるでしょう。これが大臣の手元へ届いていなかったのです。ですから、国会の質疑のたびに「具体的に要請してください」と、大島大臣や菅首相は繰り返し答弁をしています。単なる「要請をしてください」とは違います。「具体的に要請してください」。これは、建交労が11年3月3日国交省と交渉した時、

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

昨年10月13日の書面について、「国交省の手元にあるでしょう」と、問いかけましたら「あります」という。ありますけれども、正式に政党から要請を受けていませんから動けません。政府は、こういう書面があるということは知っているのです。これがやっと4党の担当者から大臣の手元へ届いた。これに基づいて大臣は、JRへ要請するといっているのです。6月12日現在の到達点です。重要な局面を迎えています。

◎JR7社の国土交通大臣への要望(10年10月20日)

それから、JR7社が馬淵国土交通大臣の時に提出している要望(資料3) — 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です。それは、1兆4500億円ある鉄道・運輸機構の利益剰余金を使おうという算段です。「特例業務勘定の利益剰余金の活用方法につきまして、私どもJR7社は、JR三島会社およびJR貨物の経営基盤の強化(経営安定基金の積み増しなど)、整備新幹線等幹線鉄道の整備、地域鉄道(並行在来線を含む)等地域交通の確保」、こういうところに使いたいと要望しているのです。

それだけではない、新幹線の海外輸出も政府と一体となって進めようとしているのです。政府・財界主導の「新成長戦略」です。国によりかかっているJRが、政党・政府の合意による「政治解決案」にも従わず、雇用問題は決着済みだという態度は許されるものではありません。国に要請はするが、国からの要請は拒否する。まさに不遜な態度だといわなければならない。

◎建交労・全国鉄道本部による国土交通大臣への要請書(11年3月3日)

これは、建交労が独自に中央行動の際に、大島大臣に申し入れた要請書(資料4) — 雇用問題・並行在来線問題・安全問題です。

前文で、「4者・4団体の金銭面での和解は成立しましたが、雇用問題は残されたまま」だ。政府はJR3島会社と貨物会社のもつ経営上の構造的問題に手をつけることなく、次年度以降も特例業務勘定の剰余金などから約8500億円(資料5)規模で使う、と。これはいったいどういうことだと、指摘した上で3つの要請をしています。

1つは、雇用問題です。大臣としてJRへ採用の要請を行なっていただきたい。2つは、並行在来線の存続。3つは、ホームの安全確保などです。

ここで注目していただきたいのは、雇用問題と剰余金の問題でわれわれはすでにやりとりをしていることです。この申し入れに、参加された方はご存知だと思いますが、国交省に対して、このように整備新幹線、あるいは3島会社等の経営問題に剰余金を使うのだった

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

たら、もともとの剰余金は、不採用問題の訴訟等の損害賠償に使うとなっているじゃないか。この等という中には雇用問題が含まれているのではないですか、と。あの最高裁での和解で使った金はわずか 200 億円じゃないか。雇用を求める場合に北海道は赤字だ、九州も赤字だ、四国も赤字だというのなら、雇用促進助成金制度のようなものを創設したらどうかという提起をしています。そして、4 者・4 団体が要請している約 300 人を雇用したらいくらかかりますか。1 人年収 500 万円としても 1 年に 15 億円じゃないですか。在職期間 10 年としても 150 億円出せば、丸ごと雇用を保障することができますよ。なんでその金を使わないのだ。剰余金のうち、1 兆 2000 億円は国庫へ返納して年金財源にあてるといっていましたが、東日本大震災に使うともいわれています。皆さんが積み立ててきた剰余金です。この雇用保障について、国交省は頭から否定することはしませんでした。内部で検討してみたい、と。返事をよこせといたら、返事はできませんと断っていましたが、そんなことは絵空事ですというような、態度はとらなかったのです。

JR7 社といいます、本州 3 社と 3 島・貨物会社とは企業の性格が違うのです。本州 3 社は完全民営化をしているのに、3 島・貨物会社は「分割・民営化」から四半世紀たった現在も、政府の手厚い経営支援を受けており、自立できないのです。経営権は政府が握っているのです。

その後の経過を付け加えておきますが、国労らは雇用を放棄し闘争を終結しましたから、雇用問題は全動労争議団の 14 名(JR2 名・関連 12 名)にしぼられています。したがって雇用にかかる金額は、まるごと保障してもたかだか数億円ですみます。

(4) 国会での質疑・答弁と雇用問題の位置づけ

◎鉄道・運輸機構特例勘定利益剰余金の活用(又市議員の質疑 08 年 11 月 17 日)

08 年 11 月 17 日、又市議員はこの剰余金をどうするのだという質問をしています。当時の金子国土交通大臣は、「JR 不採用訴訟等の損害賠償の支払に備えられるために積み立ててあります」。いま話してきたように建交労は、この等には雇用問題が含まれていると、政府に迫っています。これまでのところ、最高裁での和解で解決金 200 億円の支払いのみ。

ですから、雇用を促進するために利益剰余金の活用が必要ではないか、と。JR 北海道、貨物などへの雇用促進助成金制度のようなものを創設したらどうか、ということ政府に提起(11 年 3 月 3 日の建交労の国交省への要請)しています。

◎JR 北海道社長の雇用問題での定例記者会見(11 年 3 月 9 日)

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

JR 北海道の社長は、3月9日の定例記者会見で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。具体的などは、4者・4団体の雇用希望者最終報告書による要請のことです。

全国鉄道本部は、JR 北海道、国土交通省に対して4者・4団体解散後の7月に、全動労争議団雇用希望者報告書(資料6)を提出しています。

◎雇用問題での政府の約束不履行を追及(又市議員の質疑 11年4月25日)

又市議員、「政治解決案」の3項—③が全く無視されている。政府が責任を持って解決を図ること。菅総理大臣、「具体的な要請が関係する政党側からあれば政府として適切に対処してまいりたい」。具体的な要請内容とは、国鉄改革 1047 名問題の政治解決(雇用問題)の要請書・別紙雇用希望者最終報告書のことです。

又市議員はよくやってくれています。雇用問題での政府の約束不履行を追及しています。そして、10年4月9日の「政治解決案」の③がまったく無視されているではないか。③には「政府は努力する」と入っているが、1年を超えてなんの努力もしていないのは、いったいどういうことだ、政府が責任をもって解決をはかれ。と追及しているのです。

◎雇用問題での動きが見えない(中島議員の質疑 11年5月25日)

政治解決の柱は雇用問題です。これが着地しないと全面解決とはならないこと。大畠大臣は「改めて、この件について御指摘をいただければ、政府として何らかの行動を起こしたい」。政府は決着済みだという態度をとっていない。ここも大事なポイントです。

◎国鉄債務等処理法改正案(穀田議員の質疑 11年5月25日)

そして5月25日には、共産党の穀田さんが、国鉄債務等処理法改正案について質問をしています。3島・貨物会社の経営が困難に陥っている理由はなにか。国鉄改革の構造的な問題があるのではないのか。そして穀田さんは、分割の見直しなどをやるべきではないのか、と。JR 東日本につけるなり、西日本や東海につけるなり。そうしなければ3島・貨物会社には、自立機能はありませんよ、分割の見直しが必要だと、追及しているのです。大畠大臣「国鉄民営化の本質に切り込むご質問を賜りました」—3島・貨物会社の経営問題、安全問題、公共交通ネットワークの確立、雇用と労働条件の改善などがある。労働運動の再生

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

と公共交通の再生です。

冒頭でいいましたように、いま国鉄のつくられた「赤字神話」の見直しが始まっているのです。分割後、JR3社と貨物の赤字は、解決するどころか、先の見通しすら立たない有様です。JRが続けば続くほど赤字はなくならないという、正真正銘のJR「赤字神話」が誕生しているのです。全国一社制では起きないことが、分割によって起きているのです。全国一社制では、儲かっている路線で赤字路線を補うことができるのです。公共交通機関としては当たり前のことです。穀田議員の質問は、そこをついているのです。23年の国鉄闘争の到達点に確信をもたなければならないのです。

※寄稿—「新自由主義にもとづく国鉄分割民営化路線の破綻」を参照（藤好重泰 建交労中央執行委員長）。

※添付—「JR7社の決算報告を見て（2011年3月31日）」を参照（三浦隆雄 建交労全国鉄道本部特別執行委員）。

3. JRは政府の要請を拒否：国労らは闘争を終結

詳細は別稿—【国鉄闘争の原点と現局面への対応】を、お読みください。ここでは、要請の手順など雇用問題の現状と政党・議員の動向について、手短に触れておきます。

◎要請の手順は—4党担当者→4党幹事長→国土交通大臣→JR各社

要請の手順は4党担当者→4党幹事長→国土交通大臣→JR各社となりますが、大臣のところまでは話が通っています。これが今日（6月12日）の段階です。

政府は政党としての対応を求めています。政府答弁を、お渡ししておきましたので、読んでおいてください。「関係する政党から要請があれば」と、議員からではありません。政党から要請があれば、と。幹事長は政党の代表です。国交大臣、財務大臣、官房長官は閣僚ですから、政府の代表です。その3党の幹事長が、政党を代表して大島大臣へ要請したということは、政府がいう「政党から要請されれば」というハードルをクリアしたことになります。

そうしますと、雇用問題は労使関係にかかわる問題になります。ここを間違えないようにしてください。1047名の解雇を撤回せよ。首を切られている当事者ですから当然のことです。一方、採用・雇用となれば労使関係になってきます。ですから、大島大臣はJRへ要請するとなったのです。これがどう動くかは状況を見なければなりません、JRは動かな

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

いとなったら当然、われわれは JR へあらゆる行動を集中していかなければならない。政府が要請しているのになんだ、と。

この講演の直後に、JR は政府が雇用問題で要請する前に、これを拒否するという不遜な態度をとりました。正確にいうと政府は JR に要請していないのです。3 党の大畠大臣への要請を JR に伝えただけなのです。その時点で JR に拒否されているのです。

国労らは雇用を放棄し闘争を終結しました。建交労は闘争継続を表明しています。詳しくは、別稿で記述しています。

◎JR 不採用問題・「政治解決案」と関係する主な現職議員(肩書きは当時)

- ・ 4 党担当者(政治窓口)—民主党・郡司彰参院議員、社民党・又市征治参院議員、国民新党・下地幹郎衆院議員、公明党・秋野公造参院議員
- ・ 4 党幹事長(政府に解決案申入れ)—民主党・小沢一郎、社民党・重野安正、国民新党・自見庄三郎、公明党・井上義久
- ・ 政府関係者(解決案受入れ)—国土交通大臣・前原誠司、財務大臣・菅直人、内閣官房長官・平野博文
- ・ 国土交通大臣—金子一義→前原誠司→馬淵澄夫→大畠章宏
- ・ 自民党—金子一義国土交通大臣(記者会見・08.12.24)
- ・ 民主党—鳩山由紀夫幹事長(2.16 集会でのあいさつ・09.2.16)
- ・ 民主党—三日月大造国土交通政務官(与党三党との会談 10.1.13)
- ・ 社民党—辻元清美国土交通副大臣(与党三党との会談 10.1.13)
- ・ 共産党—穀田恵二 JR 不採用問題対策委員会(前原国土交通大臣への申入れ 10.1.26)

以上

神話はつくられたウラでこんなことが

—安全神話：赤字神話—

●反原発を訴えていた俳優、山本太郎氏が5月27日、自身のツイッターで所属事務所を辞めたことを明かした。反原発を訴え続けた影響で出演予定のドラマが降板になったことを告発

●86年7月、永が出演して撮影も済んだ番組が放送されない事件が起きた。

「国鉄分割・民営化に異議あり!」という意見広告を新聞に出したのが原因だった。「自発

的に番組を降りる、といわれた、と聞いている」という国鉄側の談話に対し、「自発的に降りたのではない。悔しい」という永の談話が朝日新聞に載っている。(ジャーナリズム列伝 永六輔 2011年6月16日『朝日新聞』夕刊)

いま必要なことはこんなコトバ
—国のあり方が問われている—

- 原発が無くても人類は生き延びられるが、原発は人類を滅ぼす
- 「利益なくして安全なし」⇒「安全と公共性」最優先に(日航)

追記・JR北海道への申し入れと回答(8月12日)について

—こんなことも判断できないのか JR北海道の社会的責任を問う—

1. JR北海道は使用者たる立場にない(8月12日の回答)

- ・ JR北海道—「当社は既に司法判断等において確定しているところに従って対処しており、…団体交渉には応じかねます。」
- ・ 全国鉄道本部・全動労争議団(以下全国鉄道本部)は、「政治解決案」(10年4月9日)を根拠に未解決となっている雇用問題について交渉を申し入れているのである。それを拒否することは団交応諾義務違反・不誠実団交であることを明確にしておく。雇用問題解決に向けて、しかるべく対処をする。
- ・ 政府に対しても「政治解決案」の履行を引き続き求めていく。「政治解決案」3項目のうち履行されていないのは、「政府はJRへの雇用について努力する」という3項である。政府の契約違反(4党と政府と4者・4団体が確認し押印した「政治解決案」を反故にする行為)だといえる。政府と合意した内容は、金銭の支払いのほか、政府がJR各社に約200人の雇用を要請し、関連企業や自治体等への雇用は政府として努力する、というものである。

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

2. 全動労争議団 14 名の雇用希望先は JR 北海道

- ・全動労争議団雇用希望者報告書(JR 北海道・国交省に提出している)―JR 北海道会社を希望する者は 2 名、JR グループ関連会社などを希望する者は 12 名、雇用希望者総数は 14 名である。全動労争議団 14 名は全員が北海道希望である。
- ・国労・国鉄闘争共闘会議は、雇用を放棄し闘争を終結した。4 者・4 団体は 6 月 30 日をもって解散した。全国鉄道本部は闘争継続を表明している。こうした新たな状況のもとで、全国鉄道本部は全動労争議団雇用希望者報告書に基づき、JR 北海道に雇用を要請することにしたのである。団交拒否など法令順守に反する行為は容認しない。

3. JR 本州 3 社と JR 北海道は企業の性格が違う

- ・国土交通省の雇用問題の要請に対して、JR は 7 社連名で拒否しているが、JR 北海道は国との関係をどう認識しているのか。企業にとって一番重要なことは、どこと資本関係があるのか、どこから経営支援を受けているのかということである。本州 3 社とは、企業の性格が違うことは明らかではないか。JR 北海道は、独立した民間企業として主体性をもって経営判断ができると考えているのか。不採用問題への対応だけは独自にできるというのか。経営姿勢を明確にすべきである。これは、国民と JR 北海道との関係でもある。
- ・全国鉄道本部は、大島大臣からの雇用ゼロという回答の受け入れを拒否し、闘争の継続を表明している。したがって、国労らが受け入れた、政府のゼロ回答も JR の採用拒否も全国鉄道本部とは関係がない。雇用問題解決の基本は「政治解決案」である。全国鉄道本部は確認書に押印した当事者である。政府に対して契約の履行を求める。

4. 国に要請はするが国からの要請は拒否するのか

- ・JR7 社は、10 年 10 月 20 日、国土交通大臣へ「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定に関する要望」を提出している。それは、「JR 三島および JR 貨物の経営基盤の強化、整備新幹線等幹線鉄道の整備、地域鉄道(並行在来線を含む)等地域交通の確保」などに、特例業務勘定の利益剰余金を使おうという算段である。
- ・国土交通省は、11 年 6 月 13 日、JR 各社に対して雇用問題について要請をするとしていた。しかし、JR7 社は、国土交通大臣に「JR 不採用問題に関する基本的考え方」なる文書を提出し、「JR 各社が雇用希望者につき採用を考慮する余地はない」と、その場で拒否するという不遜な態度をとったのである。JR に政府の要請を拒否する資格があるのか。

国鉄闘争の立脚点と到達点の見方

国民の財産を食いものにしている JR には、雇用問題を早急に解決する責務がある。