

今こそ国鉄闘争の火を大きく！ **暴かれた真実 2**

国鉄改革のすべてが国家的不当労働行為だった



東京高裁 不当労働行為を認定

「国鉄分割・民営化に反対する…労働組合に所属していること自体を理由として、差別して不利益に取り扱う目的、動機（不当労働行為意思）の下に、本件名簿不記載基準を策定し、…JR東日本の採用候補者名簿に記載しなかったものと推認するのが相当」

「JR東日本は、国鉄とは別個独立の新法人であり…いかなる者を雇い入れるか…自由にこれを決定することができる以上、採用候補者名簿に記載されることが、直ちに同社に採用されることを意味するものではない」

動労千葉鉄建公団訴訟（解雇撤回・原職復帰裁判）東京高裁判決（2013年9月25日）より

解雇撤回・JR復帰10万筆署名にご協力を

「真実」を多数の労働者のものにする努力

伊藤晃（国鉄闘争全国運動呼びかけ人）

昨年9月25日、動労千葉・鉄建公団訴訟で、東京高裁は国鉄の不当労働行為を認めた。これは4万4千余の署名を実現した私たちの力を示している。こうして闘いは新しい段階に入った。国鉄改革法そのものは固守した高裁判決に対して、私たちはさらに進んで、解雇撤回・JR復帰の判決を最高裁に要求する新たな10万人署名を展開している。

高裁判決は考えてみれば当然のことを言ったにすぎない。不当労働行為は実在したという「真実」があったのだからだ。1047名闘争のたゆみない展開のなかで暴き出されたこの「真実」とは、「国鉄とJRは別法人」とする国鉄改革法を一旦全員解雇・選別再雇用方式に実現するための、国鉄・JRの具体的共謀関係の存在であった。私たちはこの共謀関係にこそ、国鉄改革法の本来の精神を見る。そしてこの精神が、全労働者の権利と雇用の徹底的破壊に至ったその後の歴史過程を貫いているのだ、と考える。

小冊子『暴かれた真実』で共謀の事実が知らされるや、労働者たちは、自分たちが直面する外注化・非正規化・解雇などの現実の起点としての国鉄分割・民営化をまざまざと見、それぞれ別の闘争と重ねて署名に加わったのだ。それは「国鉄方式」下の現実をひっくり返すための確実な糸口だ。

私たちはこの糸口をさらに強くつかみとり、押し広げていかなければならない。「真実」は暴かれたとはいえ、それを大多数の労働者のものにするにはまだまだ努力が必要だ。私たちの訴えが必ず人びとの心に届くことに確信をもって、広く深い討論を作り出そう。今回発行される『暴かれた真実2』は、最高裁に対する闘争に向けて、東京高裁判決を分析・批判するなかで問題を整理し、闘争課題を再度確認するために作られた。10万人署名貫徹、そのための働きかけと討論に生かしてもらえることを信じ、またそれを願っている。



「解雇撤回・J R 復帰」が当然の結論

葉山岳夫弁護士（動労千葉弁護団長）に聞く

動労千葉鉄建公団訴訟控訴審の判決は、一審に続き不当労働行為を認めながら解雇撤回を認めなかった。最高裁において「解雇撤回・J R 復帰」の判決をかちとる闘いに向けて、葉山岳夫・主任弁護士に聞いた。



不当労働行為を 明確に認定した

——2012年9月25日、動労千葉・鉄建公団訴訟控訴審の判決が出されました。

この裁判を担当した難波孝一裁判長（東京高裁第12民事部）は、以前に国労組合員の裁判も担当していました。難波裁判長は、J R 東日本への不採用は、「過去3年間に停職6カ月または2回以上の処分を受けた者は不採用」という名簿不記載基準は明確であり合理的だとして解雇無効の訴えを認めず、もちろん不当労働行為も認めませんでした。

それに対して今回の判決で

は、2012年6月29日の白石判決に引き続き、名簿不記載基準には動労千葉の組合員を差別して取り扱う不当労働行為意思があったと認定しました。

不当労働行為を認めたのです。これは、国労などの裁判を含めて初めての判決です。その意味で画期的な判決だったといえます。その反面、解雇を有効とした点で反動判決だといわざるを得ない。

また、白石判決では採用候補者名簿に記載されればJ R 東日本に採用されたはずとして、J R 職員としての給与支払いを命じました。ただしその期間は、理由ならざる理由で3年間に限られました。しかし、不採用は不法行為だと明白に認めたわけ

これを難波判決は否定しました。名簿に記載されたとしても設立委員会が選別した可能性があり、J R 東日本に採用されたとは限らないとしたのです。

実際には名簿に登録されたものは全員採用されました。設立委員会がそこで選別することはあり得ませんでした。時間も資料もありませんでした。

しかし、設立委員会が「採用の自由」を有するとして、名簿に記載されればストレートにJ R に採用されたはずだという実態にもとづく判断を退けたわけ

「名簿に記載されても採用されたとは限らない」という理屈は、以前のJ R 北海道や九州の場合の判決と同じ理屈です。しかし、北海道や九州では基

本計画での定員を採用希望者数が上回っていました。J R 東

日本の場合には下回っていました。前提条件が違う中で同じ理屈を援用するために事実をねじ曲げています。

それと同時に、国鉄改革法23条による採用手続きの二段階分け（国鉄が名簿を作成し、その名簿に基づいて設立委員会が採用）を自ら崩してしまっています。

国鉄改革の真実 から逃げた判決

——難波裁判長は一切の証人調べを拒否して結審しました。

その通りです。それに対して、口頭弁論再開を申し立てま

した。そこで証拠として提出した『国鉄改革前後の労務政策の内幕』で、当時J R 西日本会長であった井手正敬が次のように述べています。

井手と葛西敬之（当時の職員局次長）が齋藤英四郎設立委員会委員長（当時の経団連の会長で新日鉄の会長）と会談して、数回あるいは重い処分を受けたものが採用されるのはおかしい、基準を作るべきだと進言しました。

齋藤委員長がこれに同意して新しい基準の作成を命じた。それで、葛西が本件名簿不記載基準を作成した事実が明らかになりました。

名簿不記載基準が国鉄当局の行った不当労働行為であるのみならず、設立委員会も積極的に関与していた事実が明らかになりました。

国鉄改革法23条では、設立委員会の行った行為は承継法人の行為と見なすという規定があります。したがって、この不当労働行為の効果は国鉄改革法を前提としても直接にJ R 東日本に及びます。

不当労働行為は原状回復が大原則です。動労千葉組合員9名について、解雇撤回・原職復帰、J R 東日本への採用が当然だと

いうことが事実をもって裏付けられた。その意味で非常に重大な事実が明らかになったといえます。

難波判決はそのことについて考慮せず、ＪＲ東日本に不当労働行為の責任はなく、解雇は有効と判断するという重大な間違いを犯しています。

——その会談はいつ行われたのでしょうか？

１９８７年２月２日の午後と思われまふ。改革労協（動労や鉄労など分割・民営化に賛成した労組で結成）が鉄道労連として結成する大会の日です。

それ以前から改革労協は、分割・民営化に反対した組合を採

用において差別すべきだ、すなわち、採用差別の不当労働行為をやれという特別決議をあげていました。

２月２日午前中に杉浦総裁は、採用希望者数が定員に達しなかったので希望者全員を採用しないのは問題があると発言したので改革労協側と厳しく対立しました。普段ならば鉄道労連の結成大会には国鉄総裁や運輸省幹部が当然に出席していたはずですが、誰も出席しなかった。

ところが夕方のレセプションには一転して、杉浦総裁が参加して、にこやかな雰囲気での皆さんの要望に添う形で対処したいとあいさつしている。不採用基準の策定が決定され、午前中の冷やかな関係が一挙に変

わったということです。

そこから会談は２月２日午後に行われたと強く推認できます。したがって、なおさら葛西の証人調べが必要だった。しかし、それを拒否して判決を出してしまつた。

「国鉄改革法」は 憲法違反の法律

——最高裁での争点はどついつた点でしょうか？

難波判決は、国鉄がいかに不当労働行為を働いても、名簿に記載されなければ必ず国鉄清算事業団送りになることを前提にしてしまつた。確かに国鉄改革法の枠組みを前提にして、国鉄

とＪＲ東日本との実質的同一性を否定するという誤つた立場をとればそういう考え方もありえます。

しかし、国鉄改革法そのものが憲法違反の法律ですから、難波判決は憲法違反の誤りを犯しています。

国鉄改革法23条はいわゆる職員のリ振り分けについて、原則は国鉄Ⅱ国鉄清算事業団とし、ＪＲ東日本等の承継法人への採用は新規採用だという非常な虚構性を持った論理を作り上げました。二段階に採用手続きを分断し、名簿作成過程の国鉄当局による数々の不当労働行為を容認しています。

これは、国会審議でも問題になりました。不当に名簿から外されたものを救済する措置がまったくなく、新会社の労働条件について団体交渉が一切できない。さらに、名簿作成の基本的資料である職員管理調書には労働処分について詳しく書き込むことが義務づけられていました。しかも、設立委員会から要求があれば提示することになっていました。

過去の労働処分等を不採用の理由としないという参議院の付帯決議に公然と違反している。採用にあたって労働処分の通信

を禁じた労働基準法22条4項に違反する規定でもあります。

その意味で国鉄改革法の中でも23条は特に違憲性が高いことを、上告理由書で力を込めて主張しています。

署名運動の展開 で最高裁を包囲

——最後に最高裁闘争に向けた訴えをお願いします。

2013年春、白石裁判長が不当労働行為を認める判決を出した後に「左遷」される、いわゆる「白石事件」が起きました。その反動的な状況を打ち破る形で国鉄闘争全国運動の大集会が成功し、5万筆超の「解雇撤回・ＪＲ復帰」署名を裁判所に突きつけた。

そういう闘いが難波裁判長に不当労働行為を認めさせたと思っています。

最高裁での裁判闘争も、やはり国鉄分割・民営化に反対する国鉄闘争全国運動の一層の前進、とくに大署名運動の展開と、職場闘争を基礎とした最高裁を取り巻く大運動で判決を勝ち取っていくことが必要です。

全国的な闘いの前進と高揚が非常に大事だと思います。

国鉄改革法23条（抜粋）

- (1) 承継法人の設立委員は、日本国有鉄道を通じ、その職員に対し、それぞれの承継法人の職員の労働条件及び職員の採用の基準を提示して、職員の募集を行うものとする。
- (2) 日本国有鉄道は：職員の（ＪＲへの採用を希望する）意思を確認し、：採用の基準に従い、その職員となるべき者を選定し、その名簿を作成して設立委員等に提出するものとする。
- (3) 前項の名簿に記載された日本国有鉄道の職員のうち、設立委員等から採用する旨の通知を受けた者：当該承継法人の職員として採用される。



いま安倍晋三がそれを「取り戻す」と呼号している戦前日本は、天皇制批判を死刑で、資本主義批判を無期懲役で威嚇する治安維持法によって左翼政党を鎮圧する体制であり、ヨーロッパでは19世紀の過程で確立し、アメリカでは1930年代のニュー・ディール政策で容認された労働基本権（団結・交渉・争議の労働者権利）を欠く体制であった。それが貧困と戦争を横行させた。その戦前戦中の姿を反省したはずの戦後日本レジームの法的支柱は日本国憲法である。それは、近代先進国では普通のことである結社の自由を21条で、労働基本権を28条で定めている。人類の世界史の歩みの先端を行く戦争放棄・戦力不保持の9条規定を護り活かすとともに、「普通の国」にあつて当然の労働基本権擁護の28条護憲活憲

活動が大事だと私は常々考え生活している。

戦後史70年近くの間に、9条が在日米軍および自衛隊の存在、そして自衛隊の海外出動という形で無視され破られてきたのと並行して、労働基本権が侵害し続けられてきた。後者は、49、50年のレッドパージ、60年代以降の時には殴る蹴るの白色テロまで行いながらの戦闘的労働組合の破壊、会社派組合の主導権確立、そして組合解体の総仕上げとしての80年代「臨調行革」――

JR採用差別容認は憲法28条の解釈改憲

下山房雄（九大名誉教授）

国鉄つぶしJR発足の際の採用差別として実践された。

その結果、資本の野放図な利潤追求に拠る人間破壊を規制する社会的勢力としての労働組合の力は一層弱まり、労働者一人年間スト日数（2008年）日本0.0日、アメリカ1.5日、フランス6.2日、韓国5.0日にみる如く、日本は異常なスト無し社会となった。好況期に賃金下がるといふ明治以来未曾有の現象まで起きるに至っている。動労千葉の団結権擁護裁判闘争

の勝利を私が強く願うのはそういう異常状況への反撃の流れに与したいと思つてである。

ところで、国鉄民営化の折の採用差別で被害を受けた労組は国労、全動労、動労千葉の3組合だが、その共同闘争が行われたのが2006年2月の被解雇者「1047名連絡会」結成から、同年夏の動労千葉が参加せず参加できなかった雇用地位確認、解雇撤回を要求しない「4者4団体」路線発足の数か月でしかなかった闘争の弱点もあつ

て、四半世紀にわたって続く解雇撤回――JR復帰の闘いは困難を極めた。

しかし、国鉄改革法23条によって、採用差別があつたとしても別法人であるJRには責任なしとする法理が、闘われた多くの裁判において裁判所が労働者を敗訴に追い込む道具とされたにも関わらず、最高裁がその法理を確認した際（2003年12月）は3対2の僅差であつたこと、国労内4党合意反対派による鉄建公団訴訟東京地裁難波判決（2005年9月）において採用

候補者名簿作成において不当労働行為があつたと認められたこと、動労千葉の同様訴訟に対する東京地裁白石判決（2012年6月）が名簿基準作成に不当労働行為があつたとして1987年4月から90年3月に至る3年に限つてのJR雇用を確認したこと、白石判決のJR雇用を取り消す後退をしたが不当労働行為の認定は維持した東京高裁難波判決（2013年9月）、さらには国鉄改革法23条とまったく同文の日本年金機構法附則8条の発動で解雇された社会保険庁労働者525名中人事院に不服申し立てをした70人の34%24人に解雇処分取消判定が下されたこと、これらはその法理がわれわれの闘いによって揺らぎ裂け目を生じたことを明示している。

2005年の難波判決と13年9月の難波判決に共通する難点弱点は、実際のJR発足の際には採用候補者名簿記載者は全員が採用されたのにも関わらず、そのJR当局の実践を超えての法解釈、すなわち名簿に記載されても実際に採用されないことがあり得るとの法解釈を行つて解雇撤回・JR採用を認めないところにある。この点でJR当局の経営実践よりもいつそう反労働者的な法理念というほかない。（JR東日本株主会元会長）

解雇撤回の勝利を手にするまで 私たちは闘い続けます

田中康宏（動労千葉委員長）

国鉄改革の真実是一片の曇りもなく明らかになった。
「解雇撤回・JR復帰」判決を勝ち取れば、解雇も不当
労働行為もやり放題のこの社会のあり方そのものへの反
撃の手がかりをつかめる。



国鉄闘争はすでに30年近くに及ぶ長い闘いになりました。この間、本当に多くの皆さんから暖かいご支援を頂いたことに心から感謝申し上げます。

27年前に強行された国鉄分割・民営化は、戦後最大の労組破壊攻撃であり、大量首切り攻撃でした。民営化までのわずか6年の間に20万人の国鉄労働者が職場を追われたのです。

自殺者200人。民営化強行の際、JRへの「採用」を拒否された者7600人。3年間の「雇用対策期間」を経て1990年に「二度目の不当解雇」をされた者1047人。

分割・民営化反対スト

「飛んで火に入る夏の虫」

1985年の秋、動労千葉がストライキに立ち上がることを決断したとき、組合つぶしのために送り込まれてきたばかりの千葉鉄道管理局長が言い放った言葉を今でも忘れません。

われわれは、この攻撃と真正面から闘いぬいて絶対に団結を守りぬいてみせると固く決意していました。現場は怒りの声で満ちていたし、闘いの方針を求めているのです。

しかし、労働運動全体を覆ったのは、攻撃の前になす術なく後退していく現実でした。24万人の組合員を擁していた国労は闘いの方針を出すことができないまま4万人まで切り崩され、動労本部は自己保身のために、総評を脱退して民営化の手先になり果てたのです。

社会に何が起きたのか

国鉄分割・民営化は、労働運動全体に激しいショックを与える事件でした。結局、2年後の1989年には総評が自ら解散し、社会党も1995年に解散に追い込まれたのです。

だが、なぜこんなことが可能になったのか？なぜ労働組合は有効な反撃を組織することができなかったのか？

その最大の理由が国鉄改革法にありました。国鉄改革法では「国鉄とJRはまったく別法人」へ「JRの社員は国鉄から承継するのではなく新規採用とする」へ「新規採用だから誰を採用するかはJRの自由だ」と定められたのです。

そして、JR各社の定員が閣議決定されました。その時点で「3人に1人はクビ」の現実をつきつけて、労働者と労働組合を激しく揺さぶったのです。

国鉄改革法は、「採用の自由」の名によって「解雇自由」への扉を開け放つものでした。

ちょうど同じ年に労働者派遣法が施行されています。一旦全員解雇・選別再雇用方式の民営化を合法化した国鉄改革法と労働者を「モノ」として使い捨てていくことを合法化した労働者派遣法の成立は、労働者の雇用や権利に対して打ち下ろされた決定的な一撃でした。

その後、この社会に何が起きたのかは多くを語る必要ありません。

昨年7月、非正規の労働者がついに2000万人を超えました。「格差」「貧

困」「ワーキングプア」「非正規」「ブラック企業」「過労死」「解雇自由」……。そして、安倍政権のもとで、秘密保護法の制定や集団的自衛権の容認、マスコミ

国鉄分割・民営化はいま現在の問題

しかも、民営化は終わりのなき攻撃でした。民営化後に職場を吹き荒れたのは、鉄道のあらゆる業務を数百にもものぼる何次もの下請け会社にバラバラにして外注化していく攻撃であり、労働者を5年間の期限つき雇用でどんどん使い捨てていく非正規職化攻撃でした。

そして鉄道の安全は崩壊しました。JR北海道で起きていることを見て下さい。それは、民営化によって生み出された底知れぬ闇です。国鉄時代2万8千人いた職員数は、いま7千人以下です。線路を保守し、列車を検査しているのは、「時給700円」で下請け会社に雇用された非正規の労働者です。

4千人以上に及んだ民営化時の首切り、その後も続いた激しい要員削減。鉄道運行や安全に関わる業務のほとんどが外注化され、技術継承は崩壊しました。航空機等との競争に勝つための無謀なスピードアップ。そしてそれにも関わらず破綻し続ける経営。

しかも、それは北海道だけの問題ではありません。「稼ぐ」という経営目標の下に労働者を駆り立てて107名の生命を奪った尼崎事故。国鉄分割・民営化が生み出したのは恐るべき現実でした。

や教育の支配など、改憲と戦争に向けた反動が噴出していきます。社会全体がこんな現実で覆い尽くされる出発点が国鉄分割・民営化だったのです。

10数年にわたって資本との激しい攻防を続けてきた外注化阻止闘争の渦中で、これだけは絶対に実現したい、実証したいと思いつけてきたことがあります。

それは、民営化・外注化攻撃に立ち向かえずに後退し続けてきた労働運動の現実を変えること、雇用と安全を根底から破壊する新自由主義労働政策に対し、労働組合の闘いがそれに対抗する力をもっているんだと示すことです。

国鉄分割・民営化は、いま現在の問題です。すべての労働者の権利喪失の原点となった攻撃です。だから、絶対にあいまいにしてはならないと闘い続けてきました。

そして、われわれの闘いは、ついに反動東京高裁をして、採用差別は不当労働行為であった、不採用基準は不当な目的、動機に基づいて作られたものだ認めさせるところまできました。

同じ難場裁判長が出した国労事件の判決では「不採用基準は具体的であり合理的」と判断していたものをひっくり返したのです。

しかし、判決はそこから一転し、「JRには採用の自由があるから、採用候補者名簿に記載されることが直ちに同社に

大きな成果です。

新たな証拠も提出

裁判所には、旧国鉄幹部自身が、JR不採用の選考基準作成の過程を生々しく告白している新たな証拠も提出しています。「JRに法的責任なし」ところか、井出や葛西ら国鉄幹部とJR設立委員長が相談し、共謀して決定していたことが明らかになったのです。

東京高裁・難場裁判長はそれを完全に無視して9・25判決を下りました。しかし、真実は一点の曇りもなく明らかになったのです。最高裁を怒りの声で包囲し、何としても解雇撤回・JR復帰の勝利判決をかちとりたい。

それができれば、解雇も不当労働行為もやりたい放題のこの社会のあり方そのものへの反撃の手がかりをつかむことができます。

安倍政権がやろうとしている公共部門丸ごとの民営化や総非正規職化攻撃の息の根を止めることもできます。

私たちは、解雇撤回の勝利を手にするまで闘い続けます。10万人署名運動をはじめ、これまでと変わらぬご支援をお願いいたします。



採用されることを意味するものではない」と言って、解雇撤回を拒否しました。不当労働行為を否定できなくなっても、なを国鉄改革法を必死で護持し、不当労働行為の責任はJRには及ばないと言い張ろうというのです。

しかし、その結果、判決は矛盾だらけのものになりました。国鉄改革法はすでに破綻しています。これは、27年間、絶対にあきらめることなく闘い続けてきた

J R採用差別をめぐり、これまで裁判所は、〈採用名簿を作成したのは旧国鉄。別法人であるJR各社は不当労働行為の責任を負う主体ではない〉とする判断を示してきました。

しかし、国鉄改革法の制定にあたって当時の橋本運輸大臣は国会で、国鉄とJR設立委員の関係について「国鉄は設立委員の採用事務を補助する者で民法上の準委任に近いものである」旨を繰り返し答弁しています。

立法趣旨からすれば、国鉄が行った採用差別は当然JR各社の採用差別となります。各地の労働委員会は当然にも、組合差別（不当労働行為）を認め、その責任がJRにあるとしました。

そもそも旧国鉄の幹部たちは

JRの社長や会長へ出世し、JR各社を仕切ってきました。実態からみても、旧国鉄の不当労働行為はJRの不当労働行為であることは明らかです。

ところが、裁判所は一貫して、形式的に法人格が別であることを根拠にJRの責任を認めてこなかったのです。

決定的な事実

しかし、裁判所の判断が歴史の真実ではないことを示す決定的証拠が明らかになりました。

それが『JR西日本井手正敬会長と語る国鉄改革前後の労務政策の内幕』です。国鉄分割・民営化を強行した張本人である井手元JR西日本会長を囲む座談会の議事録です。



井手正敬
とJR設立委員会是最初から一貫して共謀の上、採用名簿の作成と

採用基準の策定を一緒に行っていた決定的事実が明らかになっているのです。

井手元会長は、国鉄分割・民営化の先頭に立った「国鉄改革3人組」の一人であり、JR西日本の社長・会長を11年務め、安全軽視―収益重視のワンマン経営が福知山線脱線事故を引き起こし、被告となった人物です。座談会は2000年9月。東京高裁で「JRに法的責任なし」の判決が出され、国労が臨時大会を開いて改革法を承認する状況のなか、もはや不当労働行為の責任は及ばないと思つたの

か、「国鉄改革は自分の手柄だ」と言わんばかりに、国鉄分割・民営化の内情を自ら暴露しているのが本文書なのです。

国鉄・JRが共謀

井手は、約30万人の職員から21万5千人を選別した方法を以下のように語っています。

「われわれはこのチャンスに、管理体制の立て直しをすべく……過去に何度も処分を受けたものは、やっぱりこの際、排除したいという気持ちは強かった。でも、それを余りに強く当局から言うとう不当労働行為になりかねない」

「そこで当時、（経団連の会長の）斎藤英四郎さんが委員長をしてもらったんだけど……葛西君と出かけ話に行つて……まず、選考基準に合致しなかった者は駄目なんだということにしよう。そして選考基準は、斎藤さんが作れと言うので、不当労働行為と言われないぎりぎりの線で葛西が案を作り、それを斎藤さんに委員会の席上、委員長案として出してもらい、それは了承された」



斎藤英四郎

国鉄幹部である井手や葛西らは、JR設立委員長の



葛西敬之
もとに足じく通い、採用基準の策定や採用名簿の作成について協議を重ねていたのです。

運輸省も「黙認」だったことは次の記述で分かります。「これは裏話だけれども、斎藤英四郎さんのところにお願ひに行つた時、たまたま行つたら、そこで（運輸事務次官の）林さんに会つちゃつた。おまえ、何しに來たんだって、こう言われて、あの時は困つたな」

新規採用方式

この点について、葛西敬之は著書『国鉄改革の真実』において、「難問、職員の『振り分け』方法の解決」の節で次のように語っています。

「これを見事に解決してくれたのが、法務課の法律専門家だった」「その最大のものが職員の配置だった」として以下のような「法律専門家」と葛西のやり取りを記述しています。

我々が手探りをしている間に、彼は唯一の現実的なやり方を考えてくれていた。

「分割の際の職員の各会社への配置方法は難しいです

井手元会長が語る『国鉄改革前後の労務政策の内幕』

国鉄とJRが共謀して採用差別 当事者が自白「国鉄改革の真実」

国鉄1047名解雇撤回の27年に及ぶ闘いは、ついに「国鉄改革の真実」を暴き出すところまでできた。

ね。本人の意思に反して『前はここに行け』というのは法的に不可能です。名実ともに本人の意思に従って分かれていく形でなければならぬ。これをやる方法はたった一つしかない。

それは何か。国鉄という法人格が国鉄清算事業団と一体であり、分割されて生まれる七つの新会社は文字通り新たに設立され、新たに必要な要員を採用して事業を行うのでなければならぬ。すなわち、国鉄職員は全員が自動的に国鉄生産事業団に引き継がれることになる。新しい会社に応募し、採用試験を通じて採用された者のみが、新しい会社の社員として入っていく。

つまり本人が会社を選ぶのです。国鉄は設立委員会の依頼を受けて採用事務の手伝いをする。具体的には設立委員会の示す採用基準に基づいて希望者に推薦順位をつけ、その名簿を出せばよい。

唯一の方法は、『国鉄イコール国鉄清算事業団』であり、『新しい会社は名実ともに新設の法人である』という仕組みしかありません』というのが彼の意見だった。

その案を聞いたときに、目

からウロコが落ちたように、「ああ、そういうことなのだ」と思ったものである

(改行は引用者)

国鉄を解体して全員を解雇し、新会社J Rが新規採用というかたちで選別する——この常識を土台から覆す手法によって、10万人の国鉄労働者が職場を追い出されたのです。

葛西の本では「法律専門家」として名前は特定されていませんが、国鉄改革法の作成には、最高裁判所から国鉄に出向して、後に高松高裁長官を務めた江見弘武(現在はJ R東海監査役)が関与しています。

この枠組みに全面的に協力したのが動労・革マル(現在はJ R総連)です。

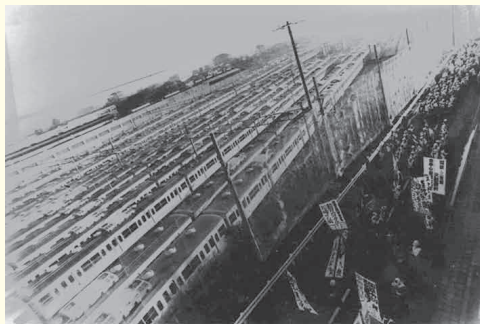
動労・松崎の悪行

動労の松崎委員長は分割・民営化の前年、国鉄総裁らと共に「労使共同宣言」を発表します。〈国鉄改革に労使の立場を超えて取り組み、ストは行わず、合理化・余剰人員対策にも協力する〉というものでした。動労は分割・民営化賛成に転じ、国労や動労千葉への卑劣な攻撃に手を染めたのです。

「国労や動労千葉は新会社に

は採用されない」と徹底的に恫喝し、年配の労働者には「後進に道を譲れ」と退職を強要しました。その結果、J R本州3社では予想外の定員割れが起きるほどの多数の労働者が国鉄を去ったのです。

1987年1月末には、定員割れが確実となり、本州では希望者全員が採用される状況になります。この事態にあわてて「国労や動労千葉のクビを切れ」と国鉄当局に迫ったのが松崎でした。1月22日には「新事業体の定員枠そのものは是非も含めて、正直者が馬鹿を見ない対処法」を要求して中央・地方で当局に一齐に緊急申し入れを行うことを決定。2月2日に開かれた鉄道労連結成大会では「国鉄



総武線発進せず／分割・民営化反対の動労千葉スト



松崎明

改革に反対する不良職員が採用されることは断じて許さない」との特別決議まであげたのです。

J R設立委員会に採用候補者名簿が提出されたのは、それから5日後の2月7日です。1審で証人に立った伊藤嘉道(当時は職員局補佐)は「過去3年間に、停職6カ月または2回以上の処分を受けた者という不採用基準は、1月末から2月冒頭に葛西の指示で急きょ作られた」と証言しました。

その背後にあったのはこうした事態です。不採用基準の策定は、まさに動労千葉や国労をつぶすために国鉄当局と鉄道労連(現J R総連)が結託し、それにJ R設立委員長がかんで決定された不当労働行為なのです。不採用基準について井手は次のように語っています。

「斎藤さんに新しい会社でそういう、組織を破壊するようなことばかりやってた連中に大手を振って歩かせるということとは、おかしくなるし、そういう過去の処分歴みたいなものが、当然選考基準に入ることはいいことじゃないかと言って説得した」

〈過去3年—昭和58年4月以降の処分歴〉としたのは、国鉄分割・民営化の手先に転じた動労を救済するためのものでした。動労の松崎委員長とは、分割・民営化への協力と引き換えに過去に解雇になった動労幹部をJ Rに採用させるという驚くべき密約があったことも語っています。

「過去に首になった人の再採用するという約束を職員局が当時、動労松崎としたとかしないとかいう話があつて、これは最後まで採めた。松崎はその点について騙されたと言っている」

井手文書の意義

本文書の最大の特徴は、J R設立委員会の斎藤英四郎委員長が、国鉄総裁室長の井手正敬、国鉄職員局長の葛西敬之と会って、井手らの要請で斎藤が選考基準の作成を指示して、葛西敬之が作成したという事実が、井手元会長の口から明らかになったことです。

国鉄改革法23条を盾に「J Rと国鉄は別法人でJ Rには法的責任がない」としてきたこれまでの裁判所の判断を根本から覆す、決定的な事実を明らかにしたのである。

最高裁で解雇撤回を

(動労千葉争議団座談会) 高石正博 中村俊六郎 中村 仁

国鉄分割・民営化が強行された1987年4月、動労千葉組合員12人は採用差別によって国鉄清算事業団に送られ、1990年4月に国鉄清算事業団から整理解雇されました。「解雇撤回・JR復帰」の原則を掲げて27年闘ってきました。動労千葉争議団の3人に最高裁の闘いに向けて決意と展望を語ってもらいました。

裁判所に不当労働行為を認めさせた

——9・25判決の持っている意味についてお願いします。

高石正博 東京高裁・難波裁判長は「白石事件*」後、3回目の弁論で結審を強行したので危機感をもって臨みました。こうした中で「10万筆署名」に向かって行く過程で1047名闘争を勝利させようという気持ちでバーツと出てきたと思う。

そういう意味で9・25判決を見てみれば、「解雇撤回」を拒否したという点では反動判決だけれど、一審判決が認定した不当労働行為を取り消さなかった。われわれの闘いがそこへ押し込んだというのが9・25判決の意味だと思うね。

中村仁 判決という点では全面勝利ではない。しかし、採用名簿から外したことを不当労働行為だと認めたという点ではこれ……………

*白石事件 「採用差別がなければJR東日本に採用されたはず」とする判決を出した東京地裁の白石裁判長が突如、総括判事を座を追われ、左遷された。陪席の裁判官も青森へ左遷になった。



高石正博さん

までにない大きな成果。一方でこの判決は、金を払えばクビを切っても良いという判決で、絶対に許せない。

中村俊六郎 東京高裁で不当労働行為を認めさせた点では大きな成果だと思えます。特に署名運動がこれまで考えられない広

矛盾に満ちた9・25高裁判決

——9・25判決は、「名簿に記載されたとしても、JRが採用したとは限らない」として解雇撤回を拒否しました。

中村仁 一般的な偽装倒産だったら成立するかもしれない。だけれど、国鉄分割・民営化は、法律(改革法)を作り、採用人数を決め、国鉄職員の中から採用するという形をとり、国鉄が採

範な支持と連帯を生んだという点では、国鉄闘争のもっている位置は計り知れないと感じたね。

高石 すでに新たな10万筆署名運動が始まったけど、前回の署名とは違う雰囲気がある。9・25判決のことを話すと相手が逆に聞いてくる状況もあってビックリした。

沖縄では初めて組合も訪問して訴えたけど、「他の解雇撤回闘争では最高裁でも闘うんだという意気込みは見られないけど動労千葉の場合はその闘いができているんですか」という声が結構聞こえた。

9・25判決は、解雇撤回闘争はキチンとやれば勝てるという展望を与えたと思う。

用候補者名簿を作成し、JR会社は名簿を受け取り、すべて採用する仕組みだったわけですよ。だから9・25判決は、国鉄改革法から見ても矛盾だらけの判決だね。

結局、「解雇撤回」判決を出すわけにはいかないから、司法や権力の側とすれば、矛盾を抱えたまま突き進まざるを得ないわけで、彼らの最大の弱点だと

思います。

——井手（ＪＲ西日本会長）、葛西（ＪＲ東海会長）と設立委員会の斎藤委員長（経団連会長）が頻繁に会い、不採用基準について斎藤委員長が国鉄に対して案を作ることを指示し、それで井手や葛西が基準を作ったことが明らかにになりました。

高石 「井手文書」を見ると、9・25判決の中で「名簿に載ったとしても採用されたとは限らない」となっていたことが、今の部分から来ていることがよく分かるよね。だから真実を明らかにするには葛西を呼んで調べるしかない。それじゃないと、国鉄分割・民営化の真実が明らかにならないよね。

俺たちは、国家的不当労働行為を追及しているわけで、どうしてこうなったのが分からなかったら決着のつけようがない。



中村俊六郎さん

い。葛西を絶対に引っ張り出して、俺たちを排除した経緯や鉄道労連＝ＪＲ総連との関係を明らかにしたいね。そうなければ、情勢は一気に変わると思う。

中村仁 最高裁でいずれ判断が出るわけですけど、どっちに転んでも闘いは続く。だから、裁判の結果だけが最終目的ではない。解雇撤回闘争や国鉄闘争全国運動を闘い続けていく中で全国労働組合や労働者・市民との連帯の輪を広げていくことに本当の意味があると思う。全金

本山労組だって裁判は負けただけ最終的には職場に復帰した。中村俊 そういう意味では動労千葉が1047名解雇撤回闘争と外注化粉砕闘争を一体で闘いぬいていることの意味は本当に大きいと思います。

高石 これまでは国鉄分割・民営化の「成功」だけが取り上げられていたけど、ＪＲ北海道の安全の崩壊や貨物や四国などの経営破綻の問題も含めて、分割・民営化が完全に破綻していることが表面に出るようになってきた。俺たちが1047名闘争を



中村仁さん

曲げずに闘い続けてきたからこそ、敵の側に矛盾が出てきたと

最高裁で解雇撤回の判決かちとる

——1047名闘争勝利に向けた決意をお願いします。

高石 国鉄分割・民営化によつて何が起こったのかをハッキリさせて訴えることが重要だと思います。そういう意味では攻め時じゃないか。

尼崎事故、羽越線事故、伯備線事故、そして北海道での安全の崩壊、貨物の経営破綻と賃下げ……すべてが分割・民営化の問題だし、外注化によって安全が崩壊している問題でしょう。しかも、会社はなんの総括もし

いうこと。そういう点で今年は、われわれの側が攻勢をかける年だと思いますね。

北海道の問題で言えば、会社が悪いのは当たり前だけど、何もやらなかった労働組合の責任が一番大きいと思う。だから僕は、動労千葉が反合・運転保安闘争を闘っているから千葉では大きな事故がないことをいつも訴えてきた。

てない。やっぱり分割・民営化は間違っていたことを訴えていくことが最高裁での勝利につながっていくと思うね。

原点に戻って、国鉄分割・民営化が正しいのか正しくないのかをハッキリさせていくのも、われわれの運動の使命だと思います。

中村仁 最高裁闘争では、完全勝利をめざして全力で闘います。その上で、いかなる判断が出ようが勝利まで突き進む決意で闘いぬきたい。動労千葉という素晴らしい組合の一員とし

て、これからも解雇撤回と職場の闘いを一緒にやりたい。

この闘いと一体で、外注化された業務と出向者をＪＲに戻す闘い、ライフサイクルでは青年部の北嶋君を運転士に奪還する闘い、さらに駅に強制配転されている仲間を取り戻すために闘いたいと思います。

中村俊 基本は、動労千葉の闘いの輪を広げることだと思う。

1047名闘争は、国鉄分割・民営化反対闘争だけど、民営化と外注化、そして非正規職化との闘いは、世界的にも労働者の共通の闘いじゃないですか。

韓国では、民営化に反対して鉄道労働者が長期間のストを闘っている。ああいう闘いを見ると、動労千葉のやってきたことは絶対に間違っていないと確信できますね。こうした闘いを組織することができれば、組織拡大も実現すると思います。

《日刊・動労千葉》2014年1月9日付7635号より）

分割・民営化との闘い 間違ってたなかった

安倍政権 改憲・戦争と総非正規化攻撃への突進

自治体と教育の民営化が焦点

戦争と総非正規化——安倍政権がその正体をあらわにしている。集团的自衛権から解雇自由まで、これまで身を潜めてきた有象無象の反動が一斉に噴きだしている。「成長戦略」もその本当の姿をあらわしはじめた。①派遣法の抜本改悪——全面自由化、②「限定正社員」「多様な正社員」の名による正規雇用の解体、③「労働時間で測らない働き方の構築」と称する8時間労働制の解体、④小中学校を含む自治体業務の丸ごと民営化——怒りの声は満ちている。この破滅的政策を止めよう。今こそ闘う労働組合の復権を！

派遣が無期限に可能

来年4月からの適用を目指している労働者派遣制度の見直し案について、厚生労働省は1月29日の労働政策審議会で最終報告をまとめた。今国会に提出する方向だ。見直し案には、3年ごとに派遣社員を交代させれば、企業はどんな仕事でも期限を定めずに、同じ業務をずっと派遣労働者に任せられることが盛り込まれている。

3年の期間を超えて派遣を利用したい企業や、人材派遣会社にとっては、大幅な規制緩和となる。1985年の制定以来、現行の労働者派遣法は、派遣労働者を「臨時的・一時的な働き方」としてきた。しかし今回の改定が実施されれば、企業は永続的に派遣労働者を使用することができる。他方、労働者にとって3年ごとに職を追われることになる。

働を「臨時的・一時的な働き方」としてきた。しかし今回の改定が実施されれば、企業は永続的に派遣労働者を使用することができる。他方、労働者にとって3年ごとに職を追われることになる。そればかりではない。安倍政権と財界は、正規雇用そのものの解体に手をつけ始めた。「多様な正社員」「限定正社員」「ジョブ型正社員」と称して、仕事や職場がなくなれば自動的に解雇できる「正社員」を大量に生みだそうというのだ。財界は、そのための労働契約法の「改正」を要求している。直接雇用される契機や機会も



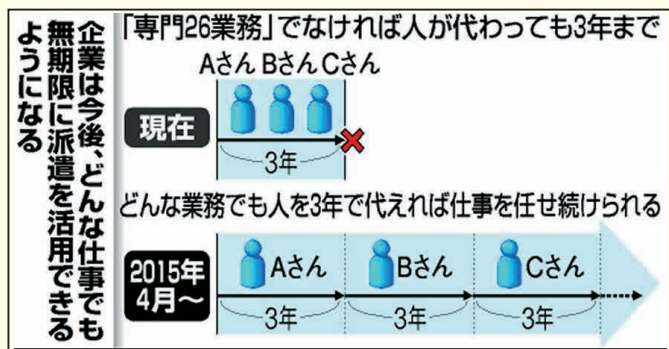
は、企業に割増賃金を払う義務を課している。しかし提言では、労働時間と賃金を完全に切り離した雇用契約を結ぶオプションが与えられるべきとした。第1次安倍政権は、ホワイトカラーエグゼンプション法案が残業代ゼロ法と批判され、国会提出を断念したが、もし本当にどんな業種でも裁量労働制が導入できることになれば、企業は堂々と残業代をゼロにし、長時間労働を強いることができるようになる。

分割・民営化と同時期

もともと派遣法制定以前は、手数料を取って労働者を斡旋することは非法だった。戦前は、手配師が横行して、労働者を右から左に移動させることでピンハネした。戦後になって職業安定法が制定され、中間搾取や労働者供給事業など、手配師の横行を禁止したのである。

しかし、1985年に労働者派遣法が制定され、職安法の例外として、条件付きとはいえ派遣業が解禁されたのだ。中曽根政権は「戦後政治の総決算」を言いながら、国鉄分割・民営化を仕掛け、他方で労働者派遣法を制定したのだ。

次にターニングポイントと





韓国・鉄道労組が民営化に反対して23日間のスト 世界を揺るがす新自由主義を打ち破る歴史的闘い

過去最長のスト

韓国で、世界を揺るがすストライキが闘われています。パククネ政権による韓国鉄道の民営化に対し、韓国鉄道労組は昨年12月、23日間に及ぶ過去最長ストを貫徹し、組合員の士気も高いまま団結を強化して第一波ストを集約し、2014年以降も新たな闘いを準備しています。

ストは、パク政権が進める電気、ガス、水道、医療などの全社会的な民営化政策に対する状況を一変させました。世論の7割が民営化反対となりストを支持。強硬一辺倒だった政府の労働政策にブレーキをかけた大きな評価を集めました。

鉄道労組の闘いは、世界有数の戦闘力で知られる韓国の労働組合のナショナルセンター全国民主労働組合総連盟（民主労総／組合員約70万人）に引き継がれ、民主労総自身が全国ゼネストを宣言、パク政権打倒の闘いに発展しています。

1980年代から世界に吹き荒れた新自由主義は、英国サッチャー政権による炭鉱ストの圧殺、米国レーガン政権による軍隊を導入した航空管制官スト弾圧、日本の中曽根政権による国

鉄分割・民営化の強行を出発に猛威をふるってきました。

今回の韓国鉄道ストは、新自由主義と民営化に対する、世界を揺るがす歴史的なストライキです。中曽根政権の国鉄分割・民営化に対して、このようなストが闘われたならば、その後の歴史が変わったことは間違いありません。新自由主義に対する労働運動の反転攻勢を世界に告げ知らせるストライキです。

新自由主義による経済のグローバル化、製造拠点の世界的な移転は、韓国や中国、アジアに巨大な製造拠点と巨万の労働者の存在を生み出しました。そして民主労総のような戦闘的労働運動を登場させ、労働者の闘いの歴史的な転換と可能性を生み出しているのです。

KTXの民営化

韓国政府は、現在の鉄道公社を持株会社に転換し、鉄道部門を旅客や貨物など5つの子会社に分割して、将来的には民営化しようと画策しています。手始めに、来年開通予定の高速鉄道KTXの新路線（ソウル郊外を起点にプサンや木浦を結ぶ）で、この方式を採用して、全路線に拡大する計画なのです。

韓国の鉄道民営化の出発点

は、1998年にさかのぼります。前年のアジア通貨危機で深刻な打撃を受けた韓国では、キムデジュン政権が鉄道庁の民営化を画策しました。しかし、02年、鉄道・発電・ガス労組のストで民営化は阻まれ、公社化にとどまりました。職員の身分も公務員のままでした。

外注化と事故続発

しかし、直接の整理解雇は行われませんでした。鉄道公社は、激しい合理化を進め、要員を補充せず人員削減を強行しました。さらに大きな問題は、外注化（アウトソーシング）が導入され、非正規雇用の規模が拡大したことです。鉄道公社の子会社コレイルテックでは、正規職49人に対し、非正規職1279人。正規率は4%に満たないのです。

今回のKTX新路線の子会社化では当初、1700人の要員が必要と説明されていましたが、今では400人で会社を運営すると言っています。残りの1300人は外注化です。労働者の賃金は月十数万円に満たず、メール一本で解雇できる雇用に労働者を突き落とそうというのです。

鉄道公社は、施設維持や保守

業務の大半をすでに外注化しています。線路維持補修会社は3社、建築物や付帯施設の管理会社は5社、電車の電力関係は16社で合計24社の外注業者が入っています。鉄道庁の時には正規職員が責任を持っていた業務を子会社に分割し、アウトソーシングして、人件費を削減しているのです。

外注化の拡大が事故やトラブルを増加させ、現場労働者には危機感が募っています。鉄道労組の民営化反対ストを支持する韓国世論の背景には、日本のJR北海道の事故多発報道があるのです。

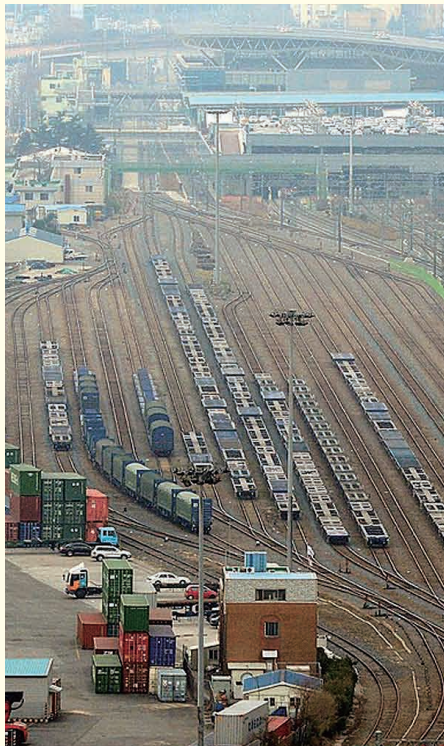
韓国労働運動の葛藤

1997年のアジア通貨危機の後、韓国社会では民営化と整

理解雇、非正規雇用の嵐が吹き荒れ、韓国労働運動は必死で闘ってきました。1999年には非正規率は53%に及びました。韓国通信など9つの公的企業が民営化されました。以来、民営化と非正規雇用の問題は、韓国労働運動の最大の問題となります。

1997年から数年間にわたる民営化と整理解雇との激しい衝突の後、多くの職場で日常的な「構造調整」が始まりました。アウトソーシングと非正規雇用の導入です。正規雇用と非正規雇用が分断され、正規雇用の労働者が非正規を雇用の安全弁と考える雰囲気さえ生まれました。

このことは韓国の労働運動に大変な葛藤と苦闘をもたらしま



した。非正規職の散発的な闘いは、正規職の共闘・連帯を得られないまま、職場占拠や焼身抗議など激しく展開されたこともありました。

非正規職撤廃へ

苦闘の中から02年頃から韓国労働運動の戦略的課題として「非正規職撤廃」の組織的な闘いが展開されるようになりました。自動車産業などで社内下請労働組合が結成され、KTXの女性乗務員の外注化阻止の闘いなどが展開されました。

09年、量販店ホームエバーの労働者400人が解雇撤回を求めて500日を超えるイーラン

労働運動の進む道

ド争議が勃発しました。非正規職の労働者を「期限の定めのない雇用」に転換することを嫌って、レジ係などを外注化し、女性労働者を大量に解雇したことが発端でした。闘いの中心は非正規の女性組合員。売り場を占拠して対抗。機動隊による強制排除、幹部の逮捕などを経ながら長期の闘いを続けました。こうした苦闘の中で、労働運動を一変させる鉄道労組の23日間のストが闘われたのです。

韓国の鉄道労組の闘いは、日本における国鉄分割・民営化反対の闘いの意義を鮮明に浮き彫りにしています。

日本における民営化と非正規化の出発点は1980年代の国鉄分割・民営化でした。他方で四半世紀を超えて国鉄1047名解雇撤回闘争は継続し、「国鉄改革の真実」を暴き出して新たな可能性を開いています。JR現場では10年を超える外注化阻止の闘いが労働運動の新たな挑戦として闘われています。

国鉄闘争には、日本の労働運動をめぐる状況を転換させる大きな可能性があります。韓国の労働運動と連帯し、国鉄闘争を先頭に労働運動の再生を！

署名は大きな力です

東京高裁に不当労働行為を認めさせた4万5千筆の署名

解雇撤回・JR復帰の最高裁10万筆 署名運動の拡大にご協力ください



JR北海道

民営化は破綻した！

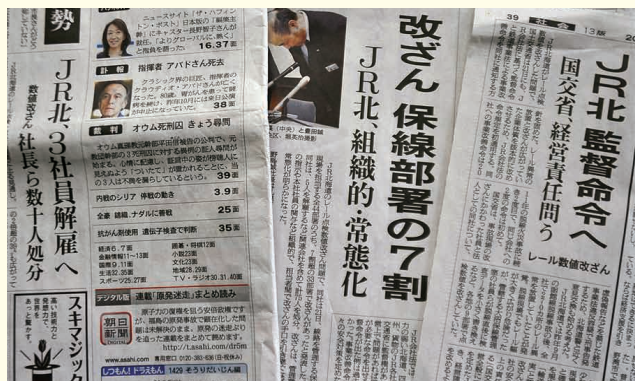
保線も検修も維持できず

JR北海道の現状は国鉄分割・民営化が何をもたらしたのかを示しています。

積雪寒冷地帯の広大なエリアでローカル線を抱えるJR北海道が民間企業として鉄道事業が維持できないことは国鉄分割・民営化の時から明らかでした。国鉄時代に2万2640人いた職員数はJR発足時には1万2700人。外注

化と要員削減で現在は約7千人。国鉄時代の3分の1以下の要員しかいないのです。

JR北海道のある子会社の求人情報では「鉄道車両の整備・修理」業務が時給750円、雇用形態はパートで募集されていました。経験豊かなベテランが大量退職し、業務が外注化され、技術者はほとんど育成されていません。



もはや「ずさんな管理」の次元を超え、ごく普通の定期検査さえできないほどJR北海道の安全は崩壊しているのです。

国鉄分割・民営化によって作成的に生み出されたJR北海道は、要員も資金も資材もともに確保できず、保線も検修もまったく維持できない中でレール異常の多発やデータ改竄などの事態を引き起こしています。社長が2人も「自殺」するほどJR北海道の闇は深いのです。

JR北海道は1月21日、レール検査データ改竄問題で現場労働者5人を解雇にしました。脱線事故が起きた大沼保線区では定年間際と23歳の2人の現場労働者が懲戒解雇になっています。改竄を指示した管理職は1ランク軽い諭旨免職。野島社長ら経営陣に至ってはわずかな報酬減額だけです。

JR北海道の矛盾を隠蔽し、責任を逃れるために現場を犠牲にしたのです。入社してわずか数年の23歳の施設係がどうしてクビになるのか。おかしい話です。

四国でも補修が放置された鉄橋が大問題になり、JR東日本でも送電線火災や車両故障が多発しています。事態の核心問題は、国鉄分割・民営化の破綻であり、外注化と非正規化がこの事態を生み出しているのです。

【発行】国鉄分割・民営化に反対し、1047名解雇撤回闘争を支援する全国運動（国鉄闘争全国運動）

〒260-0017 千葉市中央区要町2-8DC会館内

（電話）043-222-7207 （FAX）043-224-7197