



# 千葉労働運動

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

98. 1. 12 No. 4719

## 正念場を迎えた一〇四七名闘争

# 今こそ闘いの原点を！

### 動きだした新たな闘争終決策動

一〇四七名(動労千葉12名)の解雇撤回闘争は、今年いよいよ最大の勝負のときを迎えた。

暮れもおし迫った12月17日、橋本政権は、与党財政構造改革会議で、旧国鉄債務28兆円の処理策について考え方を固めたが、「不採用問題についてでも与党間で取り組んでいきたい」との座長集約を行い、同じ日に、採用差別問題の中労委命令をめぐり行政訴訟が係属している東京地裁民事11部は、JR北海道・九州・貨物・西日本を呼んで一〇四七名問題の「和解案を提示した。その内容は次のようなものである。

- (1) 一〇四七名の内、雇用の場を確保する必要のある者についてJR各社で採用する。
- (2) それ以外の者については事業団・政府の責任で金銭保障をする。
- (3) 労使正常化に向けた交渉をする。

しかも実際には、この三項目の提示にとどまらず、

- (1) 採用数については、二〇〇三〇〇名を全国で採用してほしいと考えている。
- (2) 採用方法については各社に委ねることとする。
- (3) 解決金については、清算事業団と詰めている最中である。

との具体的な和解条件が提案されている。そしてこの内容は、12月24日に国労にも伝えられた。

### 政府・裁判所一体の政治的攻撃

東京地裁民事11部は、昨年5月28日に、JR・清算事業団・中労委・国労の四者に、和解のテーブルに就くよう提案した部だが、JRはこの提案を「国鉄改革法上JRに採用問題の責任が及ぶ余地は一切ない」という論理で全面的に拒否し、清算事業団当局も「JRが席に就かない以上事業団も応じることはできない」との理由で拒否している。つまり、「和解の場」は成立しなかったのである。にもかかわらず、それから半年もたった時期に裁判所が採用

人数にまで踏み込んで、このような和解案を提示すること自体通常はあり得ないことだ。また「解決金については清算事業団(＝政府)と詰めている最中だ」と公言していることも含め、裁判所は橋本政権と完全に一体となって極めて政治的に動いているということだ。

### こんな「和解案」がのめるか！

この「和解案」には、不当労働行為に関する認定・断罪という内容は一切ない。未曾有の国家的不当労働行為として強行された国鉄分割・民営化攻撃と、この十数年間のJRによる山のような不当労働行為の全てを無かったことにしようというのである。一〇四七名問題の核心中の核心は、不当労働行為の認定と謝罪である。われわれはそのためにこの十数年間の闘いを闘ってきた。われわれが絶対に譲ることのできない一線はここにある。そればかりではない。「雇用の場を確保する必要のある者はJR各社で採用する」「採用の方法はJRに委ねる」などという、人を愚弄しきった言い方

### 東京地裁の政治的和解案を弾劾する！(上)

に込められた思想は、「多少助けてやろうと言っているのだからありがたく思え」ということだ。不当労働行為の張本人JRにその方法が委ねられた「採用」など、仮にごく微々たる「採用」が実現したとしても、それがどんなに悲惨な結果に終わるものになるかは火を見るよりも明らかである。そもそもわれわれはそんなことを求めて闘ってきたのではない。

結局「和解案」にあるのは、「労使関係の正常化」ということだけだ。「労使関係の正常化」とは、国労に一切の闘いを止めよということに他ならない。他方、JRにはフリーハンドを与えるということだ。より具体的には明確な路線転換と連合への加入である。この「和解案」は、国労がそうなるまでは、限りなくゼロに近い水準の妥協もしない、という橋本政権の意図を改めて明確にしたものに他ならない。まさに、裁判所を媒介にした労使共同宣言の強要として見る必要がある。

### 事態の背景にあるものは？

こうした動きの背景にある直接的な要因は、今年11月1日をもって清算事業団が解散する(運輸省案)ということである。

この間の橋本政権の一貫とした動きは、国家的不当労働行為問題(＝改革法23条)には一切触れず、しかも国労に路線転換・連合化を迫る攻撃と完全に一体のものとして一〇四七名闘争の政治的終決を図るというものである。そのための力ギを握っているのが清算事業団だ。「解決条件」について、仮に金銭解決という方法をとるとしても、一定数の「採用」という方法をとるとしても、カネをだすのは事業団であり、「採用」は事業団の「再就職斡旋」というかたちをとるとの判断がされていることは間違いないと思われる。

もうひとつは二兆八兆円問題だ。政府与党案も、大変な財政危機・経済危機・金融危機という事態のなかで、何ら根本的な解決がなし得ていない。結局は利子の発生をどう抑えるのかというレベルでしかない。そのためにタバコ特別税だとか郵貯からの繰入だとか、また年金負担分の処理のためのJR負担など、小手先の手段を使うことしかできない状況である。

しかしこれは明らかに分割・民営化体制＝国鉄改革法体制の見直しという問題をはらむわけで、改革法23条を盾にとって推移してきた一〇四七名問題も一括して決着をつけるということにならざるを得ない。

(つづく)