

# 国鉄闘争 全国闘争 6・15全国集会に結集を

## 動労総連合が全国各地で25反戦春闘ストライキに決起

### 現代の産業報国会＝連合打倒の闘いを

国鉄分割・民営化から38年と  
なりました。中曽根首相は「国  
労をつぶし、総評・社会党を解  
散に追い込む」「お座敷をきれ  
いに立派な憲法を安置す  
る」と公言していました。改憲  
をやって戦争国家へと転換す  
る、そのために国家を挙げて労  
働運動を解体するという国家的  
不当労働行為でした。

この攻撃との闘いは決して過  
去の問題ではありません。まさ  
にいま現在の攻防点です。

トランプ政権の再登場は世界  
を揺るがし、保護主義、関税戦  
争、そして侵略戦争へと突き進  
んでいます。領土・植民地の拡  
張に突き進み、世界の分割・再  
分割をめぐる2度の世界戦争  
を引き起こした帝国主義の論理

“JRは労組つぶしをやめろ”

動労東京環境アクセス支部が本社デモ

4月3日、JR東日本環境アク  
セス本社（東京都台東区）に  
対し2025年反戦春闘としてデ



「社会を変え戦争を止める力がここにある」昨年の国鉄闘争全国運動7・14全国集会

そのものです。  
中国侵略戦争の要になるのが

日米安保一在日米軍基地と自衛  
隊の全面的な参戦です。自衛隊  
と米軍の一体化など日米軍事同  
盟の強化を猛烈に打ち出し、日  
米豪印や日米韓の軍事同盟など  
中国包囲網の強化に突き進んで  
います。中国侵略戦争を阻止す  
る反戦闘争が日本こそ求めら  
れています。

韓国ではユン大統領の非常戒  
厳がわずか6時間で粉砕されま  
した。日米韓の軍事同盟が「対

#### 国鉄闘争全国運動6・15全国集会

日時 6月15日(日) 13時30分(13時開場)  
場所 千葉市民会館大ホール  
(千葉市中央区要町1-1)  
JR千葉駅東口徒歩7分、京成千葉駅徒歩10分  
(呼び) 国鉄1047名解雇撤回闘争を支援する全国運動

モを行った。

同支部は、JR東日本のグ  
ループ会社である環境アクセス  
上野事業所で駅舎や駅ビル、車  
両の清掃に携わる労働者を中心  
に昨年結成された。

支部は今回のデモに  
ついて①中国侵略戦争  
阻止、②時給1500  
円への引き上げなど天  
幅賃上げ、組合員に対  
する支配介入を許さな  
い、③JR資本が先導  
する「労組なき社会」  
化攻撃との闘いとして  
位置付けた。

中国への侵略戦争同盟として

動き出す中で闘う労働運動を解  
体する攻撃でした。民主労総は  
国会前へ結集しゼネストを配置  
してユン政権退陣を闘い抜きま  
した。鉄道労組はその先頭で無  
期限ストに立ちました。

民主労総は02年以来、11月労  
働者集会などを通し連帯を築い  
てきました。私たちはこの決起  
に心える巨大な反戦闘争の登場  
と階級的労働運動の再生として

かちとらなければなりません。

産業報国会の道を進む連合と  
の対決が必要です。連合の芳野  
会長は自民党大会に出席し、石  
破首相と16年ぶりの政労会見を  
行いました。連合は自民党や経  
団連と手を結び労働者の闘いを  
抑圧しようとしています。

大軍拡の中で軍需産業が焦点  
化しています。連合や政府が呼  
号する「生産性向上で賃上げ」  
は戦争に積極加担する産業報国  
会運動です。連合を打倒し階級  
的労働運動を私たちの手で作り  
上げなければなりません。

闘いは「勝利まであと一歩」  
です。現在、1047名解雇撤  
回の裁判闘争は高裁に舞台を移  
して闘われています。新たに著  
名運動も開始しました。反戦闘  
争と階級的労働運動を自身の手  
で荒々しい闘いをとり戻してい  
く挑戦を始めましょう。

本社前では「労組つぶしをや  
めろ」「不当労働行為を許さな  
いぞ」とシブレヒコールを行

#### 不誠実団交で全組合員スト突入

動労連帯高崎、初参加の組合員も

動労連帯高崎は3月31日、J  
R高崎鉄道サービス(TTS)  
に対して、一律5万円賃上げと  
最低時給1500円の賃上げ要  
求、さらには車検切れ問題など  
安全保安を掲げて全組合員スト  
ライキを実施した。

3月20日の団体交渉で会社側  
は「コスト削減」を語るのみで  
有額回答を拒否、翌日に年度末  
動を行い、「法律違反

だらけのTTSは謝罪しろ」と  
訴えた。  
TTSは、社用車を車検切れの  
うやく謝罪文を出した。

“芸備線の廃線は許さない”  
動労西日本ストライキに共感の声

動労西日本は3月26日、岡崎  
副委員長がストライキに決起し  
た。第3回芸備線再構築協議会  
を直撃する闘いともなった。  
スト当日、JR西日本中国統  
括本部前で宣伝活動を行った。  
名が集まった。

“赤字の責任を取って経営陣は退陣を”  
動労千葉がCTS本社に抗議行動

動労千葉は4月1日、JR千  
葉鉄道サービス(CTS)本社  
に対し抗議行動を闘った。  
冷たい雨が降る悪天候に関わ  
らず多数の組合員が結集し、「経  
営陣は赤字の責任をとって退陣  
しろ!」「現場への矛盾の押し  
付けを許さないぞ!」「CTS  
は大幅な賃上げを行え!」と声  
を上げた。  
清掃現場で働く組合員が発言  
した。  
「夜勤の人数が減らされ、作



### 米坂線の復旧・地元負担試算を公表

#### JRの地域切り捨てと全国で闘おう

JR東日本は3月26日、米坂線の復旧検討会議で、第三セクターを導入した場合の地元負担を「年平均5億2千万〜18億8千万円」、バス転換の場合を「年平均1億5千万〜1億9千万円」とする試算を公表しました。

上下分離方式についての試算は、昨年の会合で「年平均12億8千万〜17億円」としていました。

22年8月の豪雨災害で被災した米坂線。地元にとって鉄道復旧は切実な問題です。「交通

しかし、そもそも地鉄道が赤字なのは当然です。世界的には大都市の鉄道でも赤字の方が「例外」です。道路、空港、港湾なども「赤字」です。「赤字」を廃線の口実にすること自体が許せません。

JR千葉支社も、久留里線廃線方針を発表し、「できるだけ早く「廃線にする」としています。地域住民の切実な声を無視し、利益を優先しています。

それは職場で業務融合やジョブローテーションなど、鉄道業務と現場をないがしろにする施策と一体です。地域の怒りとともに、廃線化・地域切り捨て反対の声をあげよう。

### JR東日本が社友会と新賃金交渉!

#### 労働基準法解体を先導するJR資本

今春闘でJR東日本は重大な攻撃をしかけました。社友会の全国組織である「社友会連携協議会」と「新賃金交渉」を始めたのです。

もちろん社友会には労働組合が持つ「交渉権限」はありません。会社は「交渉」ではなく「意見交換」といい、社友会側から出されたのも「要求」ではなく「意見」とされています。

しかし、会社は労働組合の要求ではなく、社友会の「意見」に沿った回答を行い、「下地作り」を行ったのです。

この間、経団連は「従業員代表組織に「個々の労働者を規律する契約を結ぶ」「就業規則の合理性推定」「デロゲーション

**経労委報告で打ち出された「労基法・労組法解体」**

◆ 労基法は労働条件・権利の最低基準で、労働協約はそれを上回る約定であったはず  
→ 労基法以下の条件を認めること (=デロゲーション) が「集团的合意」の目的に

◆ 「集团的労資関係」とは、「団結権」「団交権」「団体行動権」(労働組合として闘う・交渉する権利)を意味していたはず  
→ 「労働者、使用者の集团的合意」という言い方で、労働者側も、使用者側も同じ「集団」にされている。

◆ 「集团的合意」の労働者側の当事者は、労働組合ではなく従業員代表組織 (=「社友会」) にされている。

「(上表参照)の権限を与える」という、労働基準法、労働組合法を根本的に否定する攻撃を進めてきました。それを先導したのがJR東日本です。

経労委の審議委員会議長をJR東・富田哲郎が務めて出した。厚労省において急ピッチで検討会が持たれ、26年の通常国会にも労基法改悪案が出されようとしています。

JR東日本は重大な攻撃だと認識しているからこそ、「社友会との新賃金交渉」を始めたのです。そして、職名廃止・融合化、現業部門の解体などにも労働基準法解体・労働組合解体という意図が貫かれています。

\*  
この間、経団連は「従業員代表組織に「個々の労働者を規律する契約を結ぶ」「就業規則の合理性推定」「デロゲーション

### 改めて問う国鉄闘争の意義

#### 連合労働運動に対抗する階級的結集軸

国鉄分割・民営化が強行された1987年4月1日から38年が経過した。国鉄1047名解雇撤回闘争は、日本の労働運動の歴史において大量首切りをめぐる他の例をみない長期争議であり、動労千葉の中野洋委員長(当時)は「労働者の誇りをかかけて不屈に闘ってきた日本労働運動の宝というべき存在」と常々訴えてきた。

国鉄闘争・国鉄1047名解雇撤回闘争は、総評解散・連合結成以降の労働運動の困難な中で、しかし各産別・全国各地で悪戦苦闘する労働者を結集し、百万人単位の支援陣形を形成し連合労働運動との対抗軸となってきた。

2010年の政治和解を推進した「4者・4団体」は、動労千葉争議団を排除し、解雇撤回要求を引き下ろして国鉄闘争の終結を図った。4者4団体の政治和解路線は、総評の「階級的労働運動」の継承を目指していた勢力による国鉄闘争の幕引きを意味した。

動労千葉と国鉄闘争全国運動は、それは奴隷の道だとして和解路線を拒否し、解雇撤回の原則を貫き、労働運動の変革と再生を模索し闘う道を選んだ。

### 和解路線との対決

レーガン・サッチャー・中曽根らによって労組解体・民営化・規制緩和・社会保障解体などを内容とする新自由主義が「上からの階級決戦」として展開された1980年代から約40年が経過し、貧困と格差など労働者階級の現実、幾度も金融危機や恐慌、新自由主義的グローバル



1992年5月28日には、中央労働委員会の委員長名で解決案が提案されたが、それは一旦採用後にすぐ退職というペナルティもなかった。この和解案は一蹴され、翌93年に中央労働委員会命令が出された。一部については不当労働行為を認められたものの、国鉄とJRの実質的同一性には言及

会で決定すること引き換えて和解金などについて検討するとする4党合意路線が出てくる。7月1日の臨時大会は闘争団をばじめとする現場組合員の反対と演壇占拠によって流会に追い込まれる。その後の統開大会などを経て1000人の機動隊が導入される中で4党合意は強行採決された。

7月1日の臨時大会は闘争団をばじめとする現場組合員の反対と演壇占拠によって流会に追い込まれる。その後の統開大会などを経て1000人の機動隊が導入される中で4党合意は強行採決された。

これに対して「闘争闘争運動再生のために苦闘する人々と結合していくことが必要だ。闘争団の鉄建公団訴訟の主

「国鉄闘争は、55年体制を支えた一方の極である(社会党・総評プロック)の最後の遺産を食い潰しながら、ようやく面目が立つ程度の解決に至りえたもの……労働者側の大きな敗北と後退は否定できない……かろうじて敗北の中で最後の一矢を報いたもの」(「国鉄闘争が闘い取ったもの」から引用)

「敗北と後退の一矢」論ではなく、国鉄闘争全国運動は、総評労働運動の弱点や欠点を克服し、階級的労働運動の再生・形成を図る展望をもった運動を模索してきた。解雇撤回の原則を貫き、敵よりも一日長くの間を2010年の政治和解となっていく。

あらためて国鉄1047名闘争、そしてJRの現場からの闘いを基軸に国鉄闘争を展開しながら、同時にもう一度全国で階級的労働運動再生の努力を作り出していくことを目的意識的に追求していく必要がある。

### 執拗な和解策動

1992年5月28日には、中央労働委員会の委員長名で解決案が提案されたが、それは一旦採用後にすぐ退職というペナルティもなかった。この和解案は一蹴され、翌93年に中央労働委員会命令が出された。一部については不当労働行為を認められたものの、国鉄とJRの実質的同一性には言及

### 全国運動の路線

国鉄分割・民営化反対闘争や1047名解雇撤回闘争は日本の労働運動として個別的闘争を超えた日本労働運動の全体に関わる意義を持つ闘いだ。国鉄闘