

今こそ国鉄1047名解雇撤回を！

国鉄闘争全国運動6・15全国集会へ

会報

国鉄闘争全国運動

国鉄分割・民営化反対！ 1047名解雇撤回！

180号
2025年5月16日

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事務局
千葉市中央区要町2-8 DCC会館内
Tel 043-222-7207
nationwidemovement@yahoo.co.jp

東京高裁宛て
行政訴訟署名

2032筆

(25年5月15日)

6月末を署名の第1次集約日として
いますので、ぜひ
6・15集会にお持ちください

特徴的な提案内容

- ❑ 12支社（首都圏本部等含む）すべてを廃止
➡ 36の「事業本部」へ（千葉支社は「千葉」「房総」「千葉総武」の3事業本部）
- ❑ 「現業」「非現業」という区別を廃止
➡ 企画業務を含めた融合化・一体化へ
- ❑ 「新たなジョブローテーション」の「同一担務の最大10年」を廃止
➡ 業務融合化へ解消
- ❑ 乗務員の「出勤予備」を廃止
➡ 「変形日勤」等の配置による「職場横断的な対応」へ
- ❑ 出向期間を「原則3年」から「原則5年」に改悪。
「転籍一時金」の新設。
- ❑ 「基本給」を廃止 ➡ 「職務能力給」へ
- ❑ 「定期昇給」を廃止 ➡ 「能力昇給」へ
- ❑ 乗務員手当などを廃止
➡ 「業務手当」へ改悪（例：月額で乗務員2万円、車両検修で日勤業務5千円、定例的に深夜帯に勤務1万円）
- ❑ 退職金を廃止 ➡ 企業型確定拠出年金へ改悪

JR東日本

組織・人事賃金・組織の抜本的改悪

新系列機能保全・臨時修繕の外注化提案も



トランプ・石破の中国侵略戦争を止めよう！ 5・1 新宿反戦メーデー

千葉市民会館で6月15日、国鉄闘争全国運動の全国集会が開催されます。改憲・戦争阻止！大行進の6・14全国反戦集会と一体で全国からの大結集を訴えます。

トランプ関税が世界を激震させ、世界戦争の危機をさらに切迫させています。しかも、中国に対する高関税は単なる貿易戦争ではなく、「貿易の不均衡で防衛基盤が破壊されている」という「戦争行為」として行われています。

改憲・戦争阻止！6・14集会と一体で結集を

石破政権はグラグラになりながらも、この中国に対する侵略戦争の主体として突き進んでいます。

3月以降だけでも、自衛隊3軍統合作戦司令部発足、日米防衛相会談で日本側から「ワンスアター構想」を伝達、8・7兆円の大軍拡予算成立、新聞報道で「80年に及ぶ『戦間期』の終りを覚悟させる筋骨き」と昨年2月の日米演習「キーン・

この情勢と真正面から対決する闘いが求められています。しかし、連合の果たしている役割は犯罪的です。賃上げ闘争を完全に放棄し、自民党にべったり寄り寄り、軍需産業や戦争政策に深く関与しています。

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
（呼びかけ）国鉄1047名解雇撤回闘争を支援する全国運動

攻撃は阻止できる

だが攻撃は阻止できる。会社がこつした暴挙を強行できるのは、「社会会によって職場から声は上がらない」ことを前提にしているからだ。

動労千葉の外注化阻止闘争は「7～8年で最終段階」とされた攻撃を12年にわたって阻止した。その後も外注化と闘い続け、「10年でCTSだけで業務遂行」とした会社の主張も粉砕した。

攻撃の矛盾はあらわになっていく。現場の労働者が反対を貫き、団結して闘えば攻撃は打ち破れる。カギは闘う労働組合の力だ。動労千葉―動労総連合に結果し、ともに全面外注化、分社化・転籍攻撃に反対の声を上げよう。

この攻撃はグループ会社の再編とも完全に一体だ。車両整備会社の集約・統合や清掃部門の切り離しなどを通して、JRだけでなくグループ会社にも転籍や孫請化などが狙われている。

出向期間の原則5年化、「転籍一時金」による転籍強制を狙うなど、グループ会社再編を見据えた施策も準備されている。

このような重大な施策を一括提案し、人事賃金関係は来年4月、

JR東日本が5月、組織体制、人事賃金制度、労働条件のすべてを抜本的に改悪する施策を発表した。

提案内容は、支社の廃止・分割、現業・非現業の区別の廃止、全面的な能力給への転換、出勤予備や乗務員手当廃止など、「会社を一から作り変える」ような内容となっている（別掲参照）。

検修部門の全面外注化と分社化・転籍が急ピッチで進められようとしている。

またJR東日本首都圏本部は新系列の機能保全（旧交番検査）および臨時修繕の外注化、高崎での検査体制の見直し・交番検査外注化を提案した。これも来年4月実施の計画だ。

交番検査や機能保全、臨検の外注化は、要するに技術管理室以外はJRに残された検修業務をすべて丸投げ外注化するということだ。

組織再編関係は7月に実施というのだ。

組織再編関係は7月に実施というのだ。

「尼崎事故を繰り返すな」

事故から20年、弾劾集会とデモ行進

4月20日、JR尼崎駅前・北口広場において「尼崎事故20周年弾劾！4・20尼崎事故弾劾！集会」が動労西日本の呼びかけで開催され、関西・中国圏を中心に70人が結集し、集会・デモを闘いぬいた。

事故から20年。運転士と乗客107人が死亡し、562人が負傷した。当時、JR西日本大阪土社長は方針の第一に「稼ぐ」をあげ、私鉄との競争で安全を投げ捨て、日勤教育や労組攻撃に明け暮れていた。

集会は、主催者を代表して動労西日本の原田委員長があいさつに立ち、「事故から20年間、責任をとらせるためにJR西日本を徹底的に追求してきた」と怒りを込めてJRを弾劾した。基調報告を山田書記長が行った。

「尼崎事故では、JR西日本の歴代社長3人が事故の責任を問われて起訴されたが最高裁で



「責任なし」とされた。許し難い。尼崎事故の最大の理由は、国鉄分割・民営化による労組破壊攻撃だ」

「JRでは東日本の新幹線分離のような重大事故が頻発している。いつ第2の尼崎事故が起きてもおかしくない状況だ。一方、米トランプ政権は関税戦争を仕掛け、27年には中国への侵略戦争を狙っている。石破政権も大軍拡―南西諸島へのミサイル配備や基地強化を進めている。米日の戦争を止めよう」

特別報告として動労千葉から川崎執行委員が発言し、3月ダイヤ改定のストライキ報告を行うとともに、JR東日本の新系列車両の保全検査外注化―検修業務の丸ごと外注化提案を弾劾し、徹底的に闘いぬくことを訴えた。

そして、高槻医療福祉労組、改憲戦争阻止！大行進から兵庫、関西の仲間が決意を訴え、

最後に学生から、戦時下という情勢の中で学生への弾圧が激しくなっていることを弾劾し、戦争阻止のために闘う決意を明らかにした。

集会後、参加者は、「尼崎事故を繰り返すな！」「JRは責任を取れ」のシュプレヒコールを高らかに響かせて事故現場までのデモ行進を闘いぬいた。

改めて問う国鉄闘争の意義

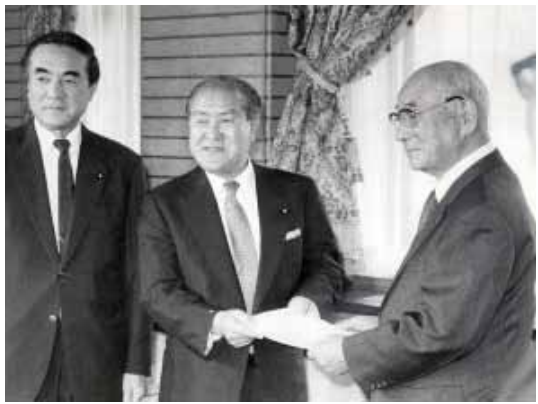
第2臨調で具体化した国鉄分割・民営化

国鉄分割・民営化の動きは1981年に発足した第2臨調（第2次臨時行政調査会）を通じて具体化した。

経済界の巨頭であった土光敏夫（石川島重工業・石川島播磨重工業社長、東芝社長・会長、日本経団連会長を歴任）を会長に据え、当時の鈴木善幸首相は「土光さんに政権を預ける」「土光さんと心中する」とまで言った。土光の強い「リーダーシップ」もあり、別名「土光臨調」とも呼ばれた。

第2臨調は、中曽根康弘・行政管理局長官（鈴木内閣）の主導で設置され、「行財政改革」を打ち出した。中曽根は、明治維新や敗戦直後に続く第3の国家大改造攻撃を断行することを「戦後政治の総決算」と呼び、行政改革を政治的課題として打ち出し、審議会を活用して、世界の新自由主義攻撃の潮流を取り込んだ。

中曽根は、陸軍大本営参謀だった瀬島隆三（伊藤忠商事元会長）を黒幕（臨調の官房長官「昭和の参謀」と呼ばれた）とし、陰謀的にもこのことを進めた。特



別部会の部長などの要職には亀井正夫や加藤寛、牛尾治朗らが座った。

第2臨調は、新自由主義攻撃としての行政改革の流れをつくった転換的な位置を持つ。それ以前の補助金や許認可の整理、定員管理などの事務・実務的レベルの話ではなく「増税なき財政再建」を掲げて財政改革と行政改革を一緒にした行財政改革を唱え、その後の大きな攻撃の流れをつくった。

政府関係機関の赤字として3K（コメ、国鉄、健康保険）をやりにあげていたが、最大テーマは国鉄労働運動を軸とする戦後日本労働運動の解体だった。中曽根はその狙いについて後に「国労は総評の中心だから崩壊させなくてはならない。それで総理大臣になったときに国鉄の民営化を真剣にやった。民営化に一番反対していた国労は崩壊した。そしたら総評が崩壊し、社会党が崩壊した。それは一念でやった」と述べている。

戦後体制の転換点
当時、第二次世界大戦後の帝国主義の世界体制は大きな転換点（危機と崩壊）に直面していた。戦後世界の盟主であった米国が、ベトナム戦争で敗戦し、巨額の赤字、インフレと不況のスタグフレーションに陥っていた。さらにベトナム反戦闘争や公民権運動など激しい階級闘争に直面していた。

2つのニクソンショック（大統領訪中と金ドル交換停止）や石油危機、74年～75年恐慌などを経て、1980年前後に新自由主義を標榜する英国のサッチャー政権や米国のレーガン政権が登場した。

新自由主義の定義は容易ではないが、その攻撃の核心に階級的力関係の転覆、労働者階級の組織（政党と労働組合）の解体があることを強調したい。英国では炭鉱労働運動をめぐる大攻防、米国では航空管制官労組のストライキに軍隊を投入した弾圧として顕在化した。

日本では、日米安保体制下でベトナム戦争に「参戦」し、基幹産業においては減量経営（コスト削減や合理化）、労働運動の体制内化などを通して対外競争力の強化・輸出拡大で石油危機などを乗り切ったが、他方でインフレや財政危機が激しく進行し、75年に赤字国債の発行が始まり80年代冒頭には累積債務が100兆円の大台を超えた。

1960年代を通して同盟系民間大企業労働運動などは資本に屈服していたが、70年の反マル生闘争や74年のスト権ストなど国鉄労働運動を基軸とした官公労の労働運動はまだ大きな力を持っていた。

「国家非常事態宣言」を発し内乱的に構えた政府

国鉄分割・民営化を主導した中曽根政権（82年11月～87年11月）にとつて、軍事大国・戦争国家化、日米安保体制の飛躍こそが「戦後政治の総決算」の核心であり、そして国鉄労働運動を軸とする日本労働運動の解体こそがその核心をなす問題意識としてあったのである。

第2臨調は82年7月に「行政改革に関する第3次答申」（基本答申）を鈴木首相に提出し、国鉄改革を緊急に着手すべき国家的課題として押し出した。鈴木内閣は答申を最大限に尊重するとして、「答申に沿って5年以内に事業再建の全体構想を想定し、その実現を図る」ことを閣議決定し、「国家非常事態宣言」を発して、職場規律の確立や新規採用の停止など緊急11項目の実施を国鉄に要求した。

82年11月に中曽根が首相の座に就き、国鉄再建監理委員会の設置法案である「日本国有鉄道経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法」が、田中元首相の辞職勧告決議や予算案などで紛糾して大幅に遅れつつ83年5月に成立。6月に中曽根を本部長とする国鉄再建監理委員会が発足した。翌83年3月に第2臨調は最終答申を出し、「いまや単なる公社制度の見直しや個別の合理化計画のみでは実現できるものはない」として国鉄分割・民営化を改めて求めた。

ヤミカラの悪宣伝

職場における攻防としては、82年1月に朝日新聞が、フルートレイン検査係にカラ出張で手当が支給されていると報じると、国鉄の「親方日の丸」的体質や「異様な職場慣行」として

「国鉄労働者」国賊論のキャンペーンが吹き荒れた。「カラ」の鳴かない日はあっても国鉄労働者非難の出ない日はない」異様な状態であった。

「国鉄労働者」国賊論のキャンペーンが吹き荒れた。「カラ」の鳴かない日はあっても国鉄労働者非難の出ない日はない」異様な状態であった。

動労本部革マル派は、こうした理不尽なキャンペーンに屈服して手当の返上を行い、さらに国労から主導権を奪うために攻撃を利用したため職場は一気に異様な状況を醸し出すことになった。70年の反マル生闘争とは真逆の状況に陥っていった。

国鉄赤字は80年段階で約16兆円だった。だが「我田引水」をもじった「我電引鉄」の言葉からわかるように、政治家は自らの選挙区で新路線を次々と建設した。64年に鉄道建設公団が設置されると政治介入は加速し国鉄の意思決定とは関係なく建設が進められるようになった。

借金は雪だるま式に膨れ上がり85年段階で24兆円、87年3月の時点では37兆円と計算された。これは累積赤字25兆円に加え年金負担5兆円、退職金2兆円、青函トンネルと本四架橋分2兆5千億円などを加算したものであった。

国鉄赤字が国の財政赤字の原因であるかのようなキャンペーンがなされた。しかし現実には、国鉄は国に對し利息だけで年間1兆円以上を支払っており、その中で国鉄側に赤字が増えている。国鉄分割・民営化によって

国の財政が立て直されるとの根拠はどこにもない。現在の国の借金が1300兆円を超える状況を見れば自明である。

しかし国鉄赤字が国の財政赤字の発生源であり、その原因が国鉄の労働運動とのすり替えが行われた。それが国鉄労働者「国賊論」であった。

「職場規律の確立」

第2臨調第4部会の代表に加藤寛が座り「緊急措置11項目」を打ち出した。緊急措置には、職場規律の確立や新規採用の停止、要員合理化、地方交通線の整理促進などが書き込まれていた。「職場規律の確立」が最大の焦点だった。

82年11月に国労との現場協議協約は破棄された。現場協議制はマル生闘争などを通して確立され良くも悪くも当時の現場の力関係を反映しており、国労は制度としての現場協議制に依存して次第に現場の闘争力が形骸化していった面も強い。

新規採用は停止され、これはその後の定員削減、首切りの恫喝と労働組合に対する組織破壊に重大な威力を持つことになった。特に動労本部革マル派は震え上がり、「働き度の高める運動」に入っていた。

こうして国鉄分割・民営化は第2臨調の最大の課題となり、直接には国鉄職員約20万人を解雇する大合理化計画、国鉄解体計画として焦点化していった。国鉄再建監理委員会が最終報告を出した85年7月までの約2年間で、緊急11項目をめぐる現場の激しい攻防となった。こうした状況の中で動労千葉は2波のストライキ闘争に上り詰めていったのである。