

け組」になるのは、親や子どもの責任なのでしょう
か。就職できないニートやフリーターになるのも若
者の責任なのでしょうか、と。パンフレット「修学
と進路を保障し高校生・青年の未来をひらくため
に—お金の心配がなく教育が受けられ、仕事に就き、
人間らしく働けるように—私たちの提案」(日高教・

06.11)や「修学調査」を活用して、保護者やPTA、
自治体や地域のみなさん、学生・青年団体のみなさ
んと話し合い協力して、この修学と就職を保障する
二つの問題の解決をめざしています。

(ふじた しんいち・会員・日本高等学校教職員組合
書記次長)

大同団結なった国鉄闘争の今日の状況

佐藤 陵一

はじめに

現在、8名の学者・文化人の呼びかけによる、安倍晋三内閣総理大臣に対する「ILO勧告に基づき、この期にJR不採用事件の早期解決を求める要請」の賛同署名が開始されています。「国鉄闘争、学者・文化人1万人アピール」運動です。JR発足満20年の4月1日を前にとりくまれているこうした努力に建交労は当該労働組合として深く敬意を表し、同時にアピール署名の「推進委員会」の一員として目標達成に力を尽くしたいと考えています。なお、アピール呼びかけ人は片岡昇(京都大学名誉教授)、鎌田慧(ルポライター)、佐高信(評論家)、筑紫哲也(ジャーナリスト)、戸塚秀夫(東京大学名誉教授)、中山和久(早稲田大学名誉教授)、山口孝(明治大学名誉教授)、萬井隆令(龍谷大学教授)の各氏です(五十音順)。

8氏の「賛同のお願い」では2005年9.15東京地裁判決を契機に「1047名の被解雇者の『総団結』が先決との思いが多く関係者のものとなり、その後1047名の被解雇者や当該労働組合等が全国的な行動・裁判闘争を強化し、共同行動を積み上げ、勝利解決にむけて取り組みが開始されている」としています。すなわち国鉄闘争の新たな展開との認識です。

小論は、全動労争議団63名が所属する労働組合として、国鉄闘争をめぐる建交労の位置づけと今日の闘争状況について、①この間の大同団結の到達点と②公正な補償・納得のいく解決にむけての現状報告です。

国鉄闘争を全国2大闘争に位置づける

建交労は1999年9月、旧建設一般、運輸一般、全動労の組織合同によって結成されました。以降、全動労は全国規模の広域支部として、さらに13の産業・業種別部会の一つとして全国鉄道本部を構成し、全動労争議団は係争中を考慮し、名称をそのまま継承して現在に至っています。発足した建交労は2つの争議を「全国2大闘争」と位置づけ、全国闘争の強化を打ち出しました。2つの争議とは、①じん肺に被災したトンネル鉦夫のゼネコンに対する損害賠償請求とその後のじん肺根絶闘争、②国鉄の分割・民営化時の全動労組合員らに対するJRの採用差別・不当労働行為に対するたたかいです。

トンネルじん肺は労働者に対する国の「粉じん防止の規制権限」と「安全配慮義務」の不行使によって被害を拡大してきました。じん肺は炭鉱、鉦山とともに新幹線、高速道路など公共事業において戦後の高度成長の国策のもとで発生し続けてきたのです。一方、JR採用差別は事件そのものが国家的不当労働行為であり「国策」によるものでした。

トンネルじん肺闘争は裁判所の職歴認定のもとにゼネコンによる被害の救済(賠償)の道筋を確立し、現在は「あやまれ、つぐなえ、なくせ」の「なくせ」を焦点に国の責任を追及しています。発注者の不作為の認定は建設業・公共事業の民主化にとって重要です。裁判は全国13地裁に提訴され、東京、熊本、仙台と勝訴しましたが、現在、国は控訴しています。

国際・国内動向

建交労のトンネルじん肺闘争の戦略展望は、勝訴判決を得てその判決を武器に「労働者のいのちと健康、安全を守れ」との世論を背景に政府の「政策転換を実現する」という労働組合にとっての新しい経験です。その意味では、①徹底してじん肺被害の実相を明らかにする、②被災組合員、家族がたたかいたの主体として行動する、③国会議員への賛同署名を重視し、「政治の力」で解決することを重視してきました。国鉄闘争に引きつけると、裁判闘争と大衆闘争を基礎に政治解決を三位一体としてたたかい、「公正な補償・納得のいく解決」を政治的に実現する戦略展望と重なります。

現在、トンネルじん肺闘争は国会議員521名（70%、3.13現在）の賛同署名を得ています。自民党にトンネルじん肺議員連盟、公明党じん肺プロジェクトが発足し、局面は政治解決をめぐり、短期的に前進できるのかどうか、「大きな山場」を迎えています。

大同団結は解決にむけての不可欠な条件

この間、国鉄闘争について関係当事者の大同団結が「4者・4団体」の統一体制として確立しました。「4者」とは1047名被解雇者が結集する4つの組織—国労闘争団全国連絡会議、鉄建公団訴訟原告団、鉄道運輸機構訴訟原告団、全動労争議団・鉄道運輸機構訴訟原告団—です。「4団体」とは1047名被解雇者が所属している2つの労働組合と被解雇者を支えてたっている2つの共闘組織—国鉄労働組合（国労）、全日本建設交運一般労働組合（建交労）、国鉄闘争に勝利する共闘会議（国鉄闘争共闘会議）、国鉄闘争支援中央共闘会議（中央共闘会議）—の各団体です。

「4者・4団体」は国交省・厚労省や鉄道運輸機構など解決を迫る相手側にこの体制で統一対応をとることを申し入れましたが、この枠組について国労2006年度運動方針は「JR不採用事件の一方の当事者である政府・鉄道運輸機構に対し、解決を迫るわれわれの側の態勢が出来上がった。7月14日には政府に対する『4団体共同申し入れ』が実現し、JR不採用事件は『新たな局面』に入った。こうした到達点を確認するとともに、この流れをさらに推し進めていくことが解決への近道である」と記しました。この国労大会では私が20年目にして初めて、採用差別をたたかうもう一つの

当該組織の代表としてあいさつしました。

続く建交労大会では国労佐藤勝雄委員長と国鉄闘争共闘会議仁瓶久勝議長の連帯あいさつを受け、私は委員長あいさつにおいて「先に開催された国労大会では、JR採用差別事件は解決にむけた『新たな局面』に入った、実現した『大同団結』は、解決まで維持・強化されなくてはならない不可欠の条件であるとの決定がなされました。仁瓶議長も『大同団結』の強い意志を表明されました。『1047名連絡会』と国労、建交労、国鉄闘争共闘会議、中央共闘会議による統一体制確立はまさに解決にむけての不可欠の条件です」と述べ、さらに大同団結の内実に関連して「『一致する要求、一致点での行動、誹謗・中傷はしない』という共同の原則を堅持しながら、民主運動のかく乱や破壊、テロ賛美を許さない強い姿勢が、真に労働者、国民の世論を結集し、今後の大同団結の強化のために重要になっている」ことを強調しました。なお、「1047名連絡会」（前述の「4者」と動労千葉争議団・鉄道運輸機構訴訟原告団で構成。「JR採用差別事件の勝利解決をめざす！1047名闘争団・争議団・原告団2.16総決起集会」を機に被解雇者によって結成）はその後、動労千葉原告団が政治解決＝和解路線反対を基本的態度とし、具体的要求も一致していないために「4者・4団体」の枠組には入っていません。したがって政治解決にあたり「1047名連絡会」の名称は使われません。

「公正な補償・納得のいく解決」にむけて

被解雇者「4者」の一致点で「解決にあたっての具体的要求」（2006.8.23 別項、56ページ参照）がまとめられ、その内容は「4団体」においても確認されました。解決当事者の政治解決への意思表示です。この具体的要求にもとづき、鉄道運輸機構（9.14）、国交省（10.5）、厚労省（10.5）へ申し入れが行われました。今後、「4団体」としても安倍晋三内閣総理大臣、塩崎恭久内閣官房長官、冬柴鐵三国土交通大臣、柳沢伯夫厚生労働大臣に対し、「政府の決断により20年を節目にJR不採用問題の早期解決」「鉄道運輸機構と『4者・4団体』の話し合いの場の設置」をあらためて要請することになっています。

現時点において政府・鉄道運輸機構の対応は全体

がまとまったことへの評価はしつつも、解決のために動こうとはしていません。したがってたかひの主体の側が今一度「政治解決の根拠とその道筋」について明確にしておくことが重要です。

「国家的不当労働行為」の最終的な決着は、政府・政治の責任による解決です。建交労のいう政治解決です。その根拠をなすのは労働委員会の不当労働行為救済命令です。ILOも団結権の侵害＝不当労働行為の事実認定に立って勧告しています。立法者の意思（国会での決議、答弁）＝「国鉄改革法」の趣旨も「不当労働行為はあってはならない」であり、それが踏みにじられてきたのです。全動労東京高裁判決、9.15東京地裁判決は不当労働行為があったという事実を認め、「JRに法的責任はない」とした最高裁判決も不当労働行為を否定していません。政府が解決の前提としている第三者の判断、法的・政治的根拠は存在するのです。

国鉄闘争は不当労働行為があったという事実にとって解決が図られなければなりません、その道筋は基本的には3つです。

一つは、ILO勧告にある「公正な補償」（ILOのいう補償は雇用・経済的損失・損害賠償・和解金などを含む）を基本にした政府の責任による解決です。ILOは、国労・全動労組合員への採用差別がILO第98号条約（労働者は、雇用に関する反組合的な差別待遇に対して十分な保護を受ける）に反するとの立場から政府に勧告しています。政府はILO条約批准国として勧告を履行する責務を負っています。

二つは、「国鉄改革法」の趣旨（＝立法者の意思）にもとづく政府の責任による解決です。「国鉄改革法」を制定した立法者の意思は、「組合差別をしない」「一人も路頭に迷わせない」ということです。労働委員会の救済命令、9.15東京地裁判決によって不当労働行為の事実は議論の余地がありません。立法者の意思に反する結果をもたらした「国鉄改革法」を制定・施行した政府の責任はますます重大です。

三つは、裁判所関与の和解による政治解決です。裁判を提訴した被解雇者の立場は明確です。「全動労不当労働行為責任追及訴訟にあたっての声明」（04.12.27）は「（略）政府は今日に至るも自ら解決に向けた交渉の場を設けようとはしていないため、鉄道運

輸機構を相手に裁判を行うこととした。なお、我々は裁判によってのみ解決をはかる立場ではなく、引き続き、政府・運輸機構の責任による解決交渉の場を設置するよう求めていく」としています。さらに鉄建公団訴訟原告らは「不法行為を行った当事者として訴訟を取り下げ、被解雇者の地位が貴機構側にあることを認め、雇用の確保と未払い賃金の支払い、年金の補償等、原状回復を図ること」（2.16集会後の1047名連絡会の鉄道運輸機構への申し入れ）と鉄道運輸機構のいたずらな引き延ばしに「抗議」しています。なお、裁判所が関与した政治解決では、判決が原告一人ひとりに出されることから、当事者全体の足並みをそろえることが重要でした。昨年末の国労未提訴組合員のあらたな提訴はその意味で大きな前進といえます。

このほかに政府のいう政治解決があります。いわゆる「4党合意」に相当する政治の枠組です。「国鉄改革法」の承認を前提とした政治解決路線は、被解雇者をはじめ多くの関係当事者から自らの意思に反すると拒否され、この間、被解雇者の要求と意思を尊重するという争議の原点こそが問われてきたのです。

建交労は前記、3つを基本とし、これらが寄り合わさり、解決への道が開けると考えています。

おわりに

国鉄闘争の解決のためにはたたかう側の構えが決定的に重要です。「4者・4団体」と広範な支援団体、支援者の協力・共同が前進しています。建交労は全労連との政治的団結を重視するとともに、「4者・4団体」の共同に全力を尽くします。この3月25日から「4団体」代表によるILO要請が予定され、3月30日には大規模な大衆集会・行動が準備されています。全国で全動労裁判50万署名、駅頭行動、集会・シンポ、議会決議が行われ、都内でも議員会館前座り込み、院内集会、国会議員賛同署名、議員・政党要請など諸行動が配置されています。こうした国鉄闘争の新たな展開の中で「国鉄闘争、学者・文化人1万人アピール」の成功は被解雇者を激励し、国民世論と裁判を動かす解決にむけた大きな力となると確信しています。

（さとう りょういち・全日本建設交通一般労働組合中央執行委員長）

国際・国内動向

解決にあたっての具体的要求 (2006.8.23)

I. 基本的態度

我々は2003年12月22日の「最高裁判決」並びに昨年9月15日の「鉄建公団訴訟判決」、「ILO条約・勧告」を踏まえ、政府の決断により、解決を図ることを求める。

II. 具体的要求

解決にあたり、以下のとおり具体的施策をはかるよう求める。

1、雇用

- ①鉄道運輸支援機構、JR各社及び関連会社もしくはJR各社に準ずる条件の雇用を確保すること。
- ②被解雇者の運営する事業体及び新規起業に対し助成を行うこと。
- ③雇用の確保にあたっては、高齢者、病弱者に配慮を行うこと。

2、年金

- ①1990年4月以降も国鉄清算事業団職員同様の年金加入条件とし、被保険者資格期間（受給権）を回復すること。
- ②資格期間（受給権）の回復が困難な場合は、以下の取り扱いを行うこと。
 - イ、現行年金受給者に対し、同年齢のJR退職者の平均受給額との差額を支払うこと。
 - ロ、今後年金を受けるものにたいしては、JR社員の退職後の受給額との差が生まれないよう、差額分を支払うこと。

3、解決金

解決金として以下のとおり支払うこと。

- ①JR不採用により受けた損害金を支払うこと。
- ②精神的苦痛に対する慰謝料を支払うこと。