

昭和16・4 近衛内閣の勤労新体制確立要綱にもとづいて**国有鉄道奉公会**が発足した。

国有鉄道奉公会は、最初は複合体として、本省および各鉄道局ごとにこれを設置していたが、昭和18年にいって単一体として全国を1つの奉公会とし、総裁には鉄道大臣が就任して、業務組織とまったく表裏一体をなすものとなった。

奉公運動においては、とくに下情上達、上意下達をはかり、上下一心となって業務能率の向上をはかることが要請されたが、そのための機関として奉公懇談会(後に常会)がもたれた。奉公会は現業委員会とだいたい同じ仕組みであったが、決議をしない点が大きな相違であった。

奉公運動として大々的にとり上げたのは、[1 割余分に働く運動]であった。これは当時の事情では非常に低い目標ではないかとされたのであるが、当時の乏しい資材の下で、多数の未熟練労働者をかかえて、着実に1歩1歩増送の実を挙げた敢闘の精神は賞揚に値するものがあった。

かくて昭和20・8、第2次大戦の終結を契機として、国有鉄道奉公会は解消した。

#### (2) 第2次大戦終結後における労働運動

終戦直後の3箇月間は、国鉄労働運動としても空白の時期であった。11月から北海道、東京を中心として工機部関係の動きがみられ、12月に労働組合法が制定されるにおよんでわかに活発となり、翌年2月にはだいたい地方的に組合組織を完了した。

このころ東鉄省電中央組合は、飢餓線突破資金を要求して闘っていたが、交渉が暗礁に乗り上げたため単独で2月下旬に[安全運転]を決行した。このため電車の運行に混乱を生じ、都民の反感をかって各所で職員に対する暴行事件が発生した。その結果同労組の上部機関である東京地方協議会は、27名の関係者を除名し、当局も省電委員長以下3名を休職処分にした。

その後インフレの進行に伴って、待遇改善の要求は全国的に展開され、組合の組織も21・3には、国鉄労働組合総連合として統一されることになり、初代委員長に斎藤鉄郎が選出された。

7月に入って当局は、余剰人員整理および経営合理化のため、約20万余の職員を整理または配置転換すると発表した。組合はただちに徹首反対対策委員会を設け、同年9・15に総罷業を行う旨を決定した。これは9・5からの宇治山田大会で問題化し、2日目に西部地方の組合が退場するという事態を起して流会となった。しかし東部の組合は、単独でも決行の態度をもって臨んだため、ついに14日に運輸大臣から撤回の覚書を手交されて、重大な事態を事前に回避した。

同年12月に開かれた長野県戸倉大会では、最低賃金および越年資金を要求し、各組合が統一した意思のもとに、最悪の場合はゼネストをもって闘うとの態度を決め、これが後に全官公庁労組の共同闘争に拡大され、さらに日通、私鉄等をも含めた22・2・1のゼネスト決行にまで発展した。政府は中労委にあっ旋を依頼したが成立せず、ついに同年1・31のマッカーサー元帥の中止命令となり、ゼネストは中止された。

このような事態に遭遇した労働組合の内部には、左派の闘争第一主義に対する批判が強くなり、3月の戸倉大会では共産党問題が議題に乗せられ、左右両派対立のきざしとなった。しかし4月の総選挙を迎えて結束は維持され、鈴木清一・内村清次・中村正雄・館俊三を国会に送り出して、政治に対する労組の前進を示した。また組織に関しては、連合体から単一体への要請が強くなり、6月には伊豆長岡の大会で単一体に切りかえ、新役員には委員長に加藤閑男が選出され右派系の登場となった。

戦術面については、2・1闘争の苦い経験もあって、左派系から地域闘争形態が主張されるようになり、10月の東京大会で右派の全国統一闘争と対決することになった。よって右派系執行部の提案はすべて否決されたため総辞職となり、退場者が続出して大会は流会となった。これを契機として反共連盟(後に民主化同盟と改称)が結成され、組合間における組織的な対立に発展した。

これが23・3の上諏訪大会で、2,920円ベースの論議をめぐって表面化し、結局反共派の勝利によって、29ベースを無条件で受諾し闘争を打切ったが、新たに中間派の台頭がみられ、左右いずれにも偏しない労働運動をめざして、革新同志会が結成された。29ベースの職階制に対する批判が強くなって、5月の奈良大会では左派系がいちじるしく進出し、これに勢を得た全官公労組の共闘も非常に盛り上がり、とくに7月ころからの攻勢は、時の芦田内閣の屋台骨をゆすぶるにいたった。そこで7・22マ元帥の書簡が発せられ、政令第201号によって国家公務員法の改正が行われ、国鉄労組も罷業権および団体交渉権を失うことになり、事態は逆転したわけであるが、国鉄労組執行部のあいまいな態度にひきかえ、下部の動きは爆発的なものがあった。すなわち北海道札幌鉄道管理局にはじまった**職場難脱**はやがて全国におよび、これに関連して処分されたものは、約1,000名に達した。組合は新事態に対処するため、9月に金沢大会を召集して、マ書簡を尊重するとの態度のもとに、右派系の執行部が成立し、わが国の労働運動に一大転機を画することになった。

24・1に入ってから、新たに行政整理および公共企業体移行の問題が起きたため、4月の琴平大会では3たび左旋回をした。行政機関職員定員法は、5月に国会を通過し、また6月からは公共企業体移行にともない公共企業体等労働関係法が適用され、国鉄労組にもふたたび団体交渉権が復活した。このような情勢の中で、乗務員の新たな番制実施の問題が起り、中野・千葉・東神奈川車掌区・電車区を中心とする反対闘争が行われ、10月には東神奈川電車区分会の計画による人民電車事件の発生をみた。その後間もなく同労組は、行政整理反対闘争具体化のため、熱海中央委員会を開催し、絶対多数の左派は「最悪の場合はストをも含む実行行使を行う」との違法な決議を行って問題を投げかけた。かくて7・4行政整理が断行されたが、下山事件、三鷹の無人電車暴走事件等の不測の事態により、予想された混乱もなく終了した。この闘争の過程では、合法闘争か非合法闘争かの議論があり、分裂の危機をはらんだが、左派系幹部の解雇によって情勢が一変し、組織取捨のため努力が払われた。その結果8月の成田中央員会では、右派の主体性が確立され、公労法にもとづく調停・仲裁の各機関も設置されて、組合運動は正常な軌道に乗ることになった。

25・6北海道で登別大会が開かれたが、ちょうど北鮮軍が38度線を突破した直後であったため、戦争と平和に対する組合の態度が真剣に論議された。また共産党幹部の追放、地下潜行運動の活発化などに伴ない共産党排撃の気運が動き出し、11月には462名の該当者が国鉄から追われた。

この頃から機関車関係従業員によって、独立した組合結成の動きが起り、26・5には京都で機関車労働組合結成大会が開かれたため、国鉄労働運動は2つの組合によって進められることになった。

国鉄労組は26・6に新潟で大会を開催したが、平和4原則をめぐって民同派が左右に分裂し、右派は敗れ同左派が新執行部の枢要なポストを占めることになり、10月の講和会議を転機としてふたたび活発化するにいたった。すなわち総評を中心とする