

労働法規改悪反対闘争がそれであり、国鉄労組の部外労組との提携も緊密の度を加え、政治闘争へ前進したが、5月1日のメーデーにおける皇居前広場の流血事件によって、破壊活動防止法反対の世論も軟化し、労働法の改正とともに国会を通過するにいたった。

内憂としての派閥抗争は、27・7の別府大会で夏季闘争の批判をめぐって、ついに醜悪な場面を露呈することになった。民同右派と革同の票によって中閥不信任が可決され、新役員改選の際民同左派が白票を投ずるという一幕もあって、革同派を主体とする新執行部が成立したが、これは間もなく開かれた水戸中央委員会が総辞職のやむなきにいたった。改選の結果は、大和与一を委員長とする民同左派と革同の提携になる新執行部が成立し「実行行使をも辞さない」との方針で秋季年末闘争を闘うことになった。戦術としては座り込み、超勤拒否、順法闘争、休暇闘争が行われ、列車の運行に大きな支障を与えたが、当局はこれを公労法違反であるとして、執行委員長大和与一以下三役を同法第18条によって免職処分にした。組合はただちに処分撤回闘争を組織したが、選挙闘争に主力が向けられたため、法廷闘争として進めることになった。選挙闘争では榎兼次郎、館俊三、大和与一を国会に送り出したのみで他はいずれも落選し、組合は敗北を喫した。

その後28・6に栃木県鬼怒川で大会が開催され、職場大会を基底とする実行行使態勢の確立を決定するとともに、24・10の塩原大会から加入していた国際自由労連から脱退することを決議して、労働戦線に大きな波紋を投じた。同年の秋季年末闘争は、両組合とも実行行使を含む闘争態勢でのぞみ、青年行動隊を中心とするビラ貼りおよび組合役員のオルグ活動を活発に行い、現場長に対する協力要請闘争・超勤拒否闘争・順法闘争・休暇闘争等を行ったため、列車の遅延・運休はおびただしい数に上った。しかしこの闘争でも公労法違反として、柴谷委員長以下18名の被処分者を出し、組合の前途に大きな暗影を投げかけることになった。29・6に組合役員の改選期を迎えて解雇された三役の地位が問題となったが、同労組は上の山における大会の際これを再選したため、組合の資格問題に疑義を生ずることになり、国鉄当局は、非合法組合であるとして団体交渉拒否の態度をとった。しかし組合側からの東京地裁に対する仮処分の申請に伴って、千種裁判長による和解が成立し、話し合いという労使関係が進められ事実上の団体交渉が続けられた。組合はこのような状態のまま秋季年末闘争に入ったが、デフレの進行した経済界の情勢は、ベースアップという賃金上昇の方針を許さず、前例をみないゼロ調停案の提示となって、組合もなまの要求で闘わざるを得ない状況となった。闘争様式も幹部闘争から下部闘争へと移行し、活発な職場闘争が前例をみない様相で展開され、所によっては暴力的な傾向さえおびるにいたり、その結果約40名の検束者を出すなど深刻な事態の発生をみた。しかし結論的にベースアップは不可能となり、退勢のきざしは明らかとなったので、組合は自らの態勢整備にあらゆる努力を払わざるを得ない結果となった。そしてその手段として、職場闘争の強化が叫ばれるようになり、超勤拒否、順法闘争、休暇闘争等の従来の闘争手段も、強力な職場闘争への1つの手段として意義を持たせるようになり、激しい職場闘争を日常繰り返すことによって、現場幹部を敵とみなした意欲の強化をはかり、ひいては階級対階級の闘いへ前進させるための基盤を作り上げることに、組合運動の重点をおくようになった。

### 3 私鉄の労働運動

#### (1) 終戦までの労働情勢

第1次世界大戦後はロシア革命に上げきされてわが国においても激しい労働争議が相ついで起ったが、交通関係においては、大正10年に3回にわたる東京市電ストが、さらに同13年には関西において市電および私鉄の大規模の長期ストが行われた。この関西の争議は大阪・京都各市電と、南海・阪神・大阪鉄道・大軌・兵庫電鉄等広範にわたって行われ、私鉄労働者の争議としては最初のものとして注目すべきものであったが、スト日数も最低2日から阪神の16日という長期のものもあり、かつ多数の犠牲者をだした深刻なもので、私鉄労働運動史上特筆すべき大争議であった。

昭和に入って、世界恐慌のあふりをくって争議も多くなったが昭和4年には横浜市電に、翌5年には東京市電・京成電鉄に争議が発生した。特に京成電鉄においては極左グループの指導によるといわれる電車てん覆事件が起って注目された。

越えて昭和7年には深刻化した経営不振のため、東京市電・横浜市電・地下鉄・京浜・箱根登山・東武・小田急・玉川電車・静岡電軌、西武、秩父等の各私鉄に相ついで争議が起った。

昭和9・9には東京市電に9日間のストが行われたが、さらに昭和12年には物価騰貴を理由に東京市電を中心とする郊外電鉄の争議がひん発し、地方的にも中部の愛知、三重を中心に私鉄の争議が起っている。

このように労働運動は経済的な変動と、さらには思想的な動きによって大きな消長がみられた。

#### (2) 私鉄総連結成までの情勢

戦後はまず終戦直後の占領政策状況に乗って、各私鉄において相ついで組合が結成されたが、全般的な傾向としては、自然発生的なものであって、組織の連けいというものはみられなかった。したがって争議も各組合バラバラの、しかも偶発的なものであった。当時のインフレの激化に伴って待遇改善の要求が強く、これに加えて、会社幹部の退陣要求というようなことが盛んに行われたが、要求すれば必ず実現するという状態であった。当時私鉄争議で注目されたのは、昭和20・11の土佐電鉄労組、さらに12月の京成電鉄労組において、わが国最初の生産管理(業務管理)が行われたことである。ことに京成電鉄においては業務管理に入る前に無賃輸送というような新戦術が採用され、法律的にも多くの問題を投げかけた。

#### (3) 私鉄総連の結成

終戦後の自然発生的な私鉄労組も、昭和21年に入ると、ようやく地域的な連けいをもつようになり、関西・関東・中部に日交同盟地協(日本交通運輸労働組合同盟地方協議会)が結成された。これには私鉄だけでなく、都市交通労組とか、日通・トラック・ハイヤー・タクシーといったような交通関係の労働組合が雑然と加入しているといった状態であった。とくに都市交通労組のような地方公共団体の経営する企業関係の労組が入っているために、賃金問題を決定するにも統一した行動がとれないような事情もあったので、この種のものを除いた民営の鉄道軌道従業員およびバスの従業員をもってする、いわゆる私鉄のみの産業別組合結成への機運が高まってきた。すなわち9月には関東私鉄労連および全日本私鉄労連関西地協の結成が相ついで行われ、11月には全国私鉄の労働組合の統一組織を目標とする全日本私鉄労組懇談会が開かれるまでになり、これはただちに私鉄総連結成準備会へと発展した。かくして翌22・1・10大阪市民館で77組合、104,000名をもって結成大会が開かれた。

私鉄総連結成によって日交同盟は事実上解体したが、都市交通関係も期を同じくして、22・1・26、10組合25,000名をもって横浜において結成大会を開いた。