

なお日交同盟に続くものとしては、22・7新しい観点から全交連(全日本交通運輸労働組合協議会)の結成が行われ現在におよんでいる。

戦前は国鉄を除いた交通争議といえ、都市交通が中心であったが、戦後は公営企業という特殊性から官公労の一部門として、その運動に制約が課せられたため、私鉄争議が一躍花形という格好になった。以下私鉄総連を中心におもな動きを述べる。

(4) 私鉄総連結成後のおもな動き

ア 賃金争議

私鉄総連結成直後、最低賃金制確立の要求が行われ、中労委の調停によって昭和22・4中旬スト直前妥結をみた。この争議によって要求から中労委という、その後の賃金問題解決の一つのルールが確立されたといってもよく、従来雑多であった私鉄賃金の体系、金額の整理統一が行われた。2・1スト禁止直後の騒然たる世情の中にあつて、この賃金決定はとくに注視をあびた。

翌23・5から6月にわたって賃金スライド問題で、私鉄総連として初めての統一した波状ストが行われた。引続き同年末には7月以降賃金問題で、G.H.Q.の勧告によってスト延期がなされるというようなこともあった。また同年末は越年資金で関西地連がストに入ったが、翌25・1には同じく関西地連さん下の25組合がストに突入した。また25・5から6月にかけて都内共同闘争として、東急・京王・京浜・東武・地下鉄の組合が波状ストを決行した。このように24年、25年は地域的な争議が散発的に行われているが、25・6の朝鮮事変のぼっ発を契機として、ふたたび賃金要求が強くなり、26・3には20%アップと大幅の賃上要求が行われた。このため7月下旬には全国的に波状ストが行われた。同年末にふたたび越年資金で関西地連、茨城私鉄でストが行われた。

昭和27年に入ると、従来のC.P.S.方式にかわるマーケットバスケット方式による標準賃金の要求が行われ、4月中旬から下旬にかけて延べ100組合をこす多くの組合がストに入った。この争議で平均25%近くの大増の賃上げが実現されたが、その規模において私鉄総連結成以来最大の争議となり、社会的に大きな反響を呼んだ。同年末には例年のように、越年資金の争議により全国的に相ついでストが行われた。

昭和28年には1月以降賃金争議で、4月上旬30数組合がストに入ったが、地方中小私鉄の中には特殊問題闘争のため長期かつ深刻化したところもあった。なおこの争議で組合側は家族組合の結成とか、職場闘争委員会を設けるなど、新しい闘争方針を採用した。同年末には越年資金としては44組合のスト突入という最大の争議が行われた。昭和29年には幹部闘争より大衆闘争へというスローガンの下に、全組合員のアンケートを集めてこれにもついで要求を提出するという新しい要求形式をとった。結局中労委の調停にかかったが、4月下旬には、その規模において、そのはげしさにおいて昭和27年にまさる大争議に発展した。この争議では昭和28年末以来の炭労の運搬ストにしがきされて、部分ストを中心にした柔軟戦術が大幅に採用され、法律的にも種々問題を提起した。争議の規模の割に賃上げは、平均8%強であつて、深刻化したデフレの影響が如実に現われてきたとみることができる。

イ レッドパーズ

昭和25・6の朝鮮動乱を契機として政府は、いわゆるマ書簡にもつぎ、政府職員のレッドパーズを実施したが、私鉄においても一般民間産業同様G.H.Q.の示唆(しき)により、昭和25・1036社527名のかく首通告が行われた。総連では基本的人権擁護の立場から反対の態度をとり、各社別に交渉が行われたが、

結局法廷闘争に持ち込まれたものが多く、中には数年にわたって訴訟が続けられたものもあった。

ウ 内灘向け軍需輸送の拒否

昭和26・9講和条約が締結されたが、私鉄総連では、これより先昭和25・6の大会で全面講和・軍事基地化反対の方針を決定し、総評や社会党など革新勢力を中心として、その後いわゆる平和四原則実現のために運動を続けてきた。

28年に入り、石川県内灘試験場永久接收をめぐる現地において、深刻な紛争・混乱が巻き起つた際、北陸鉄道労組では、反対闘争の一環として、私鉄総連の支援の下に内灘向け軍需輸送の拒否を実施したが、内外ともに政治的・社会的に大きな反響を呼んだ。

エ 国際自由労連の脱退

総連は結成当初世界労連(W.F.T.U.)を通じて、国際的な連けいを保つ方針であったが、その後世界労連が分裂し西欧側を中心にして、新しく国際自由労連(I.C.F.T.U.)が結成されたので、昭和25・11の臨時大会で参加を決定した。しかしその後講和条約締結を契機として西欧中心的な運営と、その諸政策に対する批判から昭和28・7大会で脱退を決定した。なお交通運輸労働者の国際的な連けいとしての国際運輸労連(I.T.F.)をも、同一理由によって同時に脱退した。

その後は中国総工会等アジア地域の労組を中心に、世界各国の労働者との親善方策を盛んに行っている。

参考文献

労働省編 労働運動史。末弘敏太郎著 日本労働運動史。国鉄職員局編 国鉄労働運動史。国鉄労働組合編 内外交通罷業の歴史。星野守之助著 国鉄労働事情。(荒井義雄・長島章五)

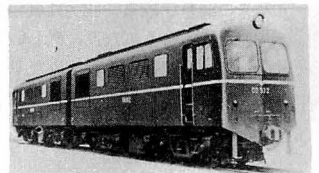
デッドマンそうち デッドマン装置 (英) dead man's device 電車のように運転士が1人で運転しているものにおいて、運転士が急病その他の事故を生じた場合、主幹制御器の主ハンドルを離せば、ばねの力によってその主円筒が自動的に「切」位置に戻って、制御回路が絶たれて主回路を開放する装置。さらに主幹制御器に装備した弁が作用して非常ブレーキがかかるようになったものもある。——主幹制御器。(沢野周一)

てつやえき 徹夜駅 駅の規模が小さく、かつ業務内容が比較的簡易な駅で、駅長を助役と組ませて1昼夜交代としている駅を通称徹夜駅といっているが、正確な意味では、一般の駅従事員の勤務が1昼夜交代となっている駅をいう。

この1昼夜交代勤務とは、駅従事員を2組に分けて1昼夜ずつ交互に勤務する、勤務方法の一種であつて、深夜にわたり列車が運転される線区にこの勤務形態がとられている。この勤務に服する者に対しては、労働基準法の定めによって、夜間継続4時間以上睡眠時間を与えなければならないので、かような駅には、駅従事員の休養に必要な寝室・寝具等が備えられている。(秋田 豊)

デーデーごじゅうがたでんきしきディーゼルきかんしゃ

DD50形電気式ディーゼル機関車 国鉄で戦前に試用された3形式の中形ディーゼル機関車は、十分に使用されないうちに故障や燃料事情の困難さのため、仕業できなくなつて廃車となつた。しかし戦後、国鉄の経営合理化のためとディーゼル機関車に関する経験と資料を得るため、ディーゼル機関車の製作が要望されるに至つた。



DD50形電気式ディーゼル機関車

この機関車はこうした要