

第一部 国鉄労働組合概史

戦前から一九七〇年代末まで

一九八七年四月、国鉄は、世界に例を見ない初の「分割・民営化」によって、国鉄百有余年の歴史に幕を閉じた。この一九八〇年代の「分割・民営化」以前と以降の諸問題については、第二部で述べる。この第一部は、国鉄の形成・展開と戦前における国鉄労働者の闘い、戦後の国鉄経営と国鉄労働者の闘い、とくに国鉄労働組合の取り組みを概説し、一九八〇年代以降の闘いの歴史的現実的意義を一層、明らかにすることを目的としている。

第一節 戦前の国鉄と国鉄労働運動

一 日本国鉄の形成と展開

国鉄の成立と大家族主義

一八六八年の明治維新以後、日本の急速な資本主義化が進められた。この頃、欧米資本主義諸国は、一九世紀末〜二〇世紀初頭の帝国主義Ⅱ独占資本主義段階に入る間近な時点まで発展していた。これら諸国に對抗し、急速な資本主義化を進めるため、明治政府は「殖産興業」、「富国強兵」を柱に、「国家権力Ⅱ」上からの強権的な力で資本主義的工業化を図った。その場合、鉄道は、原材料や生産された製品など物資輸送と労働力により得る人を輸送し、もって国土と国民を統一する最重要手段であった。一八七二（明治五）年、新橋―横浜間二九キロ、日本で最初の鉄道が開通し、七〇年代には大阪周辺でも政府経営の鉄道が建設された。八〇年代には、民営の鉄道営業も許可され、八五（明治二〇）年、日本鉄道株式会社（上野、青森間）の路線の一部が開通した。日清戦争後、ロシアとの緊張が高まり軍備の充実とともに、鉄道の戦略的重要性の認識が深まった。平時では「殖産興業」の重要手段として経済的役割を担う鉄道が、戦時では「富国強兵」の一環として軍事輸送に転換できるように、つまり経済的機能と軍事的機能が両立できる制度・設備の平時からの確立が急がれた。一九〇四（明治三七）年から翌年の日露戦争では、国内、朝鮮、満州で、鉄道は軍事輸送の中心の役割を担った。この戦争を契機に国有化の動きは一気に進み、一九〇六年、鉄道国有法が公布され、主要民営鉄道が買収された。その際、建設費をはるかに超える

補償金が公債で賄われ、営業収入の二割近くの利子負担となった。また軍事的・政治的理由による新線建設が行われ、他方で、割高な旅客運賃と割安な貨物運賃、社会政策的運賃割引制という運賃政策も取られた。この莫大な利子負担や経済合理性を超える新線建設・運賃政策が、鉄道国有化の出発点で採用され、戦後の高度成長期以降の原型を形成した。一九〇七（明治四〇）年、関西鉄道、参宮鉄道の買収で、鉄道国有法による一七五二キロ、従業員は約九万人であった。この国鉄は、規模では当時の世界の鉄道のみならず最大のものではあった。しかも当初、一〇年を要するとみられた国有化が、日露戦争後の財政逼迫にもかかわらず二年間で完成したことは、国家権力がいかに強力に国有化を推進したかを示していた。国家権力による国有化政策の強行、それは八〇年後には、国鉄の「分割・民営化」という逆の政策の強行となった。この国鉄の膨大な業務運営を統一的に行うため、この年、帝国鉄道庁が設置され、監督官庁として通信省鉄道局が存置された。だが、一九〇八年には鉄道院となり、通信省から分離されて内閣の直属となった。この鉄道院の初代総裁が後藤新平である。彼は、地方分権主義・現業主義・責任者主義、さらに信愛主義Ⅱ大家族主義をもつて、国鉄の運営にあたった。大家族主義は、職員の連帯意識を助長し、鉄道の組織的運営の重要原理とするため、福利・厚生制度の充実を内容とする温情主義的なものであった。一九〇七年には、職員の災害救済を目的とする職員救済組合の制度が設けられた。この救済組合は日本で最初で、以後、官庁、民間会社に普及した。救済組合は、当時、展開し始めた労働運動対策の意味も持っていた。その労働運動が高まると、死亡や老衰の救済に重点を置いた生命保険主義を改めて、一九一八（大正七）年四月、社会保険の性格を強めた共済組合に組織を変更した。また同年七月、米騒動に対処して、九月に購買部が、翌年八月には貸付部が設けられ、職員の福利・厚生制度は一層拡充された。いずれも、労働運動の国鉄内への波及を防ぐ意味を持った。それが、大家族主義のもう一つの重要な意義であった。その温情主義的な大家族主義の別な側面として、従業員自身の制度が挙げられる。鉄道院の職員は、勅任官、委任官、判任官、雇員、傭人および使用人の六等級からなり、前三者は本官と称し、正式の職員であるが、雇員以下は通常、時的な使用人であった。長くその職に託する者ではないとの観念が強く、両者の待遇は全く異なっていた。だが、鉄道国有化以降、それまで移動率の高かった機関手その他の鉄道労働者は、鉄道院以外にはほとんど労働市場が存在しなくなり、勤続は長期化した。それが共済組合の設立や家族主義形成の背後にあった基本的条件の変化であった。それは身分制度にも影響を与えた。本官以外の新採用者は傭人として採用され、数年で雇員に昇進する。傭人は傭人、雇員は雇員で職種ごとに最高給が定められていたので、昇進しなければ最高給以上には昇給しなかった。後に

は雇員職には職名によって、それぞれ一定の割合で判任官定員がおかれ、昇進の途が開かれたが、それはきわめて狭い門であった。また、駅長、助役にも定数があり、その昇進も限られていた。また、機関手の場合、駅長、助役などになる道は閉ざされていた。そこで、一九一三（大正二）年、一方では、判任官機関手採用試験制度を設け、他方、判任官待遇の鉄道手という一階級を設け、一定の条件を満たす場合、とくに任用できるとした。こうした身分制度の調整を行い、大家族主義の内実を固めた。

鉄道省設置と戦時下の国鉄

第一次大戦を契機に、日本資本主義の重化学工業化が進み、日本は独占資本主義段階に突入し、中国への侵略など帝国主義的性質を強めた。この日本資本主義の発展は、鉄道など陸上輸送や海上輸送部門にも急激な需要の増大をもたらした。国鉄は年々、営業距離を延ばし、一九一九（大正八）年度末には、九九九〇キロメートルに達し、職員数も約一六万人に増大した。こうした鉄道の業務規模の拡大を背景にして、鉄道院の「省」への昇格問題が懸案事項となり、一九二〇年、鉄道省への昇格が実現した。同時に改正鉄道敷設法が公布され、ここに国鉄経営機構の整備、線路網の拡充の基礎が築かれた。また陸運監督権を掌中にして、名実ともに陸上交通の行政官庁としての地歩を固めた。また、国鉄の技術水準は、第一次大戦後、すでに国際水準に達していた。日本は、一九三二（昭和六）年の満州事変に始まり、三十七年の日華事変で決定的となる戦時体制に突入し、国鉄の軍事輸送は増大し平時ダイヤを脅かした。鉄道は、旅客輸送・貨物輸送の両面で、戦時輸送Ⅱ戦争目的遂行が第一義となった。四〇年には、陸運統制令が公布され、戦時輸送のため、旅客輸送制限が実施された。また鉄道への資材の供給が悪化し、職員の軍への動員・召集などによる人手不足とも絡み、輸送力の極端な減退をもたらした。戦争で鉄道は荒廃し、国鉄経営も破滅的状況に陥った。この破局状態にある国鉄にとどめを刺すアメリカ軍による爆撃が行われた。さらに、アメリカ軍は、本土上陸を前に鉄道への集中攻撃を計画していた。この作戦計画が遂行される前に、敗戦をむかえた。

二 戦前における国鉄労働者の闘い

労働者階級の形成と抵抗の開始

日本資本主義の急速な発展は、労働者階級の形成と抵抗を伴った。一八七〇（明治三）年には、長崎高島炭坑の労働者が賃下げに反対し、暴動（争議）をおこし、同炭坑ではその後も争議が相次いだ。明治一〇年代には、全国各地の炭鉱や銅山で争議が発生した。一八八六（明治一九）年には、甲府の女子労働者が、支配

人の差別待遇に反対してストライキを行った。鉄道では、一八九二(明治二五)年、東京・新橋駅員が給料半減に反対してストを計画したが、数百人が解雇され、敗北した。これら諸争議は自然発生的で、争議における一時的な組織はあったが、恒常的なものではなく、労働組合組織化は、日清戦争と産業革命を経た一八九〇年代後半以降のことであった。

一八九七(明治三〇)年、高野房太郎、片山潜らの指導により、労働組合期成会が発足し、労働者階級の自主的運動が芽生え始めた。期成会は労働組合ではないが、労働者の共済活動などの重視により、機械工を中心に鉄工組合が結成された。この組合は、一九〇〇年九月末には、四二支部、組合員五四〇〇人余まで躍進した。鉄工組合には、新橋鉄道局、民営鉄道であった甲武鉄道(現在の中央本線)、日本鉄道(現在の東北本線および大宮工場)の労働者が、一五〇人近く参加していた。国鉄・鉄道労働者の最初の組織化であった。

日鉄機関方の大罷業と大宮工場の闘い

鉄工組合とは別に、翌年の一八九八年二月、日本鉄道各駅の機関方(機関士)に、密かに「我党待遇期成大同盟会」と題する秘密組織のピラ(起草者は、尻内在勤の機関方でクリスチャンの石田六次郎)といわれる、が配布された。この文書は、「待遇を改善するに、一機関方、火夫一同臨時昇給のこの文書は、待遇を改善するに、心得を機関方手心得に、火夫を乗組機関生に、掃除夫を機関生に、一名称を改むべきこと」を要求し、課長宛に上願書を提出することなどを指示していたので、熱心な駅の機関方には秘密に会合、討議し、この文書を増し刷りして配布し、嘆願書を出し始めた。会社は不穏な動きを察知し、二月二二日まで、一〇名の首謀者(うちクリスチャン五名)を解雇した。

だが、日鉄主要駅の機関方は電報で意思統一し、先の要求と解雇反対を掲げ、二月二五日から同盟罷業ストに突入した。このストは、福島を中心に、上野、宇都宮、黒磯、仙台、青森、尻内、一の関に及び、参加者四〇〇名余、二日間にわたり郵便列車を除く全列車が停止した。この大罷業は、日本の鉄道労働者の最初の規模な争議であった。この大罷業に直面して、狼狽した会社側は和解を申し入れ、機関方は解雇撤回を含め、要求を全て勝ち取った。この後、結成されたのが日鉄矯正会である。組合は、最盛時一〇〇〇名の組合員を擁した。

大宮工場では、鉄工組合員に対し種々の圧迫が加えられた。工場幹部は、組合員はいずれ工場から追放されるとの風説を流したり、部長を呼んで、組合と関係するなど注意したり、組合員以外の労働者の賃金引上げを図り、組合員を差別した。これに対し、組合員たちは、現在の多少の利益を捨て、また現在の無念はこれを忍耐し、とにかく組合に加入し、組合を拡大せよ。然らば、汝

らの思うこと何事もなるべし」として、組織の強化に努めた。今日の国労組合員に共通する性格をもった事態である。

一八九九年一月、職制が解雇すると脅迫したのに抗議して集団で退場し、翌日無断欠勤という職制との抗争で、長谷川清作組合員ら八名が解雇され争議行為に発展した。この争議は鉄工組合本部が指導にあたった。解雇撤回は実現しなかったが、依願退職となり、無届欠勤一〇日間の猶予などの補償を勝ち取った。一九〇〇年、大宮工場の組合員は、職工間の差別を廃止すること、時間給を日給に改めることなどを要求して再度、争議を行った。会社側は、中心人物二八名解雇という弾圧を行い、他方、一定の労働条件の改善に乗り出した。

鉄道国有化以前における日鉄の機関方と大宮工場のたたかいは、鉄道労働運動史だけでなく、日本の労働者全体の先駆的なたたかいであった。それは、初めて大規模なストライキを行った点でもそうであるが、労働組合組織に結実し、労働組合の組織的なたたかいであったという点でも先駆的であった。

弾圧政策と国鉄大家族主義

鉄道にも見られる労働者の組織的運動が始まった時、明治政府は強権的な弾圧政策を取った。一九〇〇(明治三三)年の治安警察法と行政執行法制定が弾圧政策の中核をなし、以後、猛威を奮った。日鉄矯正会と鉄工組合は組合財政が悪化する一途であったことも作用して衰微した。日鉄矯正会は、一九〇一年一月に解散した。さらに一九〇一年、明治政府は、大逆事件に示される社会主義者らの一弾圧を行い、運動は(冬の時代)をむかえた。

他方、鉄道国有化にとともに、鉄道院初代総裁・後藤新平による大家族主義の提唱と推進によって、国鉄労働者は、外部の運動と全く遮断された。国鉄内部では、一九〇七(明治四〇)年、旧日本鉄道職工らを初め、全国のいくつかの地域、鉄道で、国有化慰勞金配分問題などで紛争が生じ、一部では増額を勝ち取った事例。一九一〇年、福岡県・若松駅の駅員・列車員が友愛会(救済組合)を組織した事例などがあるが、散発的な運動に終わった。

第一次大戦後の運動の高揚と国鉄労働者

政府の弾圧のもと、社会・労働運動はしばらく沈静化していたが、一九一二年(大正一)年八月、鈴木文治らにより、親睦・共済・修養などによって、労働者の地位の向上を図ろうとする友愛会が結成され、以後、大正デモクラシー運動の高揚にも助けられ、組織を拡大した。労働運動が本格的に展開するのは、第一次大戦末の大戦後であった。一九一七(大正八)年には労働争議が急増し、前年の一〇八件、八四一三人から三九八件、五万七三〇九人にのぼった。一九一八年、都市下層民を中心とする米騒動が全国で発生し、時の寺内内閣が倒れた。米騒動は、労働運動ではなかったが、大衆行動の威力を示した。

友愛会の改革運動も生じた。一九一九年四月には、賀川豊彦らの指導で、友愛会改革の試みとして、友愛会関西労働同盟会が結成された。一九一九年八月の友愛会第七回大会では会名を大日本労働同盟会友愛会に変更し、労働組合としての体制を整えた。この時の会員数は五万六〇〇〇人であった。一九二一年一月には、日本労働総同盟と改め、友愛会の名も消えた。労働運動も高揚し、組合結成が相次ぎ、労働争議も大工場や各産業で発生した。政党内閣では、一九二二(大正一一)年七月、日本共産党が結成され、労働運動への影響を強め始めた。

だが、政府の社会・労働運動への弾圧も一段と強化された。一九二三年九月一日、関東大震災が発生した。この震災を利用して、朝鮮人の大量虐殺が行われた。さらに、南葛労働会の河合義虎や友愛会時代からの運動家でもあった平沢計七ら、労働運動家・社会主義者が虐殺された事件(亀戸事件)、無政府主義者の大杉栄や伊藤野枝の殺害など震災を利用した弾圧が行われた。

他方、一九二五(大正一四)年、青年男子への一定の制限付きの普通選挙権付与と並んで、四月に治安維持法が公布され、五月一日から施行された。この法律は、一九二八(昭和三)年、三・一五事件として、日本共産党弾圧に初めて発動された後、同年六月に死刑を追加して弾圧法規として一段と強化され、以後、日本共産党だけでなく、政治的諸運動、社会運動、労働運動、学者、宗教家、自由主義者へと弾圧の枠を広げていった稀に見る悪法であった。

国鉄労働者の運動も、第一次大戦後までは、まだ散発的であった。一九一三(大正二)年九月、足尾鉄道の鉄道院への貸与に伴う現業員二〇〇人解雇に対し、現業員側は慰勞金要求でストを計画し、要求を実現した。一九一四年五月には、鉄道省被服工場職工らが東京洋服技工組合を結成した。

第一次大戦後、一九一九(大正八)年、東京駅、同機関区、検車所の有志を中心に、全国鉄労働者を対象にした単一の日本鉄道従業員組合結成の動きがあった。これは第一回国際労働会議(ILO)労働代表の選出にあたり、政府は、全国の労働者を割り代表選出協議員を選出させるとし、国鉄にも三名の協議員を割り当てた。こうした動向が誘いとなり、東京を中心に単一組合組織結成の計画が進められた。当局はただちに、これを弾圧し、失敗に終わった。

単一組合結成条件が整っていないことを覚った機関車乗務員によつて一九二〇年、大日本機関車乗務員会が組織された。会長には田中利三郎(東京機関庫)が就任し、東京、上野、田端、飯田町、錦糸町の五機関庫の乗務員多数が参加した。その後、組織は急速に拡大し、東京だけでなく、名古屋、仙台におよび、会員数も三〇〇〇人、全国乗務員の四分の一に達した。この乗務員会は、当局および乗務員の正常な手段による理解と協調により、生活の向上を期すことを綱領とした乗務員会は、職能団体と労働組合の中間的な存在で、思想的には「皇室中心主義」を掲げた穏健な組織であった。だが当局は、この程度の自主的組織さえ認