

上尾事件と国労高崎

長澤淑夫

NAGASAWA Toshio

はじめに

1960年代、民間労組は50年代に保持していた戦闘性を失い、労使協調路線が主流となっていた。しかし総評はその戦う姿勢を崩さず、70年代になお戦闘性を維持していた。特に国労、動労は激しい順法闘争戦術を取り、運動の掲げる目的の正当性とは別に、世論の支持を失いつつあった。1973年には高崎線上尾駅で列車の遅れと混雑に怒った乗客の暴動事件まで発生している。しかし、公労協を中心とする総評はその後戦術をゆるめず、ついに1975年、長期間にわたる「スト権スト」を行い全国の交通をマヒさせ、決定的に国民の支持を失った。しかし、なお国労、動労の主流は戦闘性を保持し、さらに順法闘争をおこなっていくが、上尾事件を経験した国労高崎地方本部は、事態を重く見て、国民に顔を向け、地域に開かれた労働運動を指向するようになった。本報告では、上尾事件の概要と73年の労働運動、当時の世論の動向を記述し、国労高崎の変化の理由をさぐることを課題とする。

歴史学やその他の学問分野において、上尾事件そのものについての本格的研究はないが、事件を経験した作家船越健之輔によるノンフィクション作品『箱族の街』¹⁾は事件の詳細を記録し、貴重なデータを提供している。「1 事件の概要」ではこれを参考にした。また概説書の中には上尾事件に言及しているものもある。²⁾

1 事件の概要

①事件の背景

A 順法闘争と高崎線

1970年代は国鉄の順法ストの時代である。³⁾1967年3月、国鉄合理化闘争の一環として浮上してきた一人乗務問題をめぐって国鉄当局と動労は激しい戦いが繰り広げられた。国鉄当局は、電気機関車、ディーゼル機関車の機関士一人乗務制を実施し、これに反対する動労は、12月ストライキとATS闘争を展開した。

1969年5月、国鉄総裁は石田禮助から磯崎徹へ代わり、輸送力増強財政再建計画を発表した。計画は、翌70年には機関助手8000人を浮かせ、平行して運転室機器の改良、ATSなど安全性を高める諸設備を整備、機関助手は再教育して機関士にするというものであった。

4月から春闘を開始していた国労はストやATS闘争を含む順法闘争を展開し、5月30日まで通算20日を闘争の実施日としていた。また、5月30日、機関助手廃止をめぐる対立から動労は全国40拠点で半日ストを展開した。上野、新宿は全改札口を閉鎖したため、怒る乗客との間で大混乱となった。

国鉄当局はこの年(1969)10月ダイヤ改正し、高崎線の一部列車を12輦から15輦へ増結し、混雑に対処した。(第3次債務車両計画)⁴⁾

上尾市住民は、1970年2月第二団地入居開始(第一団地の南西1kmに2993戸、応募倍率0.4倍)の8月に合わせて、自治会要望書をつくり、上尾駅⁵⁾の拡幅工事、高崎線、東北線の増強を要望し、高崎鉄道管理局に提出した。しかし、ここには順法闘争、ストに対する要望はない。さらに翌1971年(昭和46年)には上尾団地自治会は同内容の要望書を再提出している。

他方、1972年(昭和47年)4月、動労は全国的な無期限ATS闘争を展開し、2週間後労使の合意を見

た。26日には動労、国労、私鉄総連を中心に交通ゼネストが行われた。6月9日には動労、国労がベトナム反戦米軍軍需物資輸送拒否を掲げ、ゼネスト並の順法闘争を展開した。13日、20日にも第二波、第三波と連続して闘争が行われた。

9月、全国で「超強力順法」と称する闘争が14日から始まった。動労の目黒今朝次郎委員長が闘争方針を発表した。この闘争は4月のスト、順法、に対する処分撤回を要求したもので、また一部職場で争議に参加しない他の組合員に対する暴行事件に対する動労組合員に対する釈放を要求したものであった。

9月2日に解雇5人、停職138人、減給1802人、戒告1308人、訓告757人、暴力行為では免職2人、停職13人、減給13人、戒告27人、訓告3人となっていた。続いて国鉄は第二次処分を発表し、解雇免職35人を含む3万4873人となり、第一次処分と合わせると3万8772人と処分者は国鉄史上最高となった。解雇の中には、高崎線関係では国労高崎地方本部執行委員長猿田義夫、免職には動労大宮支部青年部長中野龍三、同支部大塚貞道などが含まれていた。

この処分に対し、動労、国労共同の抗議声明を出した。この中の文言に「労使関係の正常化は処分撤回とスト権の承認でしか解決しない。強力順法闘争に国民の理解と協力を」とあることは後のスト権ストへの全面対決への道を展望させる。

順法闘争は16年に渡り繰り広げられてきた。こうした解決の先延ばしは、長期間労使ともに乗客のことを考慮してこなかったことの現れである。

1973年（昭和48年）2月1日、この年の順法闘争が開始された。この時のスローガンは「国鉄運賃値上げと武蔵野線開業に伴う人員合理化反対」である。8日からは強力順法闘争が行われ、首都圏無ダイヤ状況となる。9日、午後六時 労働大臣室 加藤労相と大木総評事務局長会談したが、状況に変化はなかった。東京八重洲口の国労会館では動労と国労の共闘委が開かれ「スト権回復後は順法闘争を戦術としては使わない」と国民へアピールしたが逆に、それまでは順法をやると宣言した。

10日、公労協（三公社五現業 9単産90万人）半日の「スト権統一スト」を執行した。

これは、1948年（昭和23年）マッカーサー書簡による政令201号で官公労働者が争議行為を禁止されて以来公労協がスト権奪還に目標をしばってストを行うのはこれが初めてである。

乗客との駅員との小競り合いが続き、さらに上野駅は連日混乱したあげく特急列車の遅れが重なり、陰湿なムードが国鉄の駅に漂っていた。

2月10日に結局公労協の半日ストが行われて、公務員共闘は（32単産180万で構成）30分前後の職場集会を持った。その後、鉄道事故が多発したので、23日 国労は安全総点検運動を行い、103回拡大中央委員会で、たるみ事故を組合員に戒めた。

しかし、事故は続いて起きたので、動労は、3月5日から17日まで「人命尊重・安全対策要求全国統一行動月間」として強力順法とストの断続という闘争方針を決定した。

動労は、国労のまとめた『危険白書』（1972年12月15日から73年1月14日に行われた人名尊重、運転保安確保、設備改善総点検第一次強化月間の調査結果）を基に、踏切の支障発見と長距離機関車を対象とした「超安全運転」の新戦術を展開した。⁷

3月5日に予定通り、順法闘争は開始され、同日、国鉄本社で第一回労使交渉が行われた。当局からは加賀屋職員局長、鈴木運転局長が、動労は富田副委員長と惣田書記長が出席したが、話し合いは3時間で終了した。その間、乗客のけが人は続出し、1月から3月6日まで33人を数えた。スキー客を乗せた特急列車は走る中、順法闘争の影響を受ける通勤客の不満はしだいに高まっていった。7日、国鉄本社七階通称団交室で午前10時半から同じメンバーで労使の交渉が行われた。組合の九項目の要求（①国鉄過密ダイヤ区間、長大トンネル、深夜などの二人乗務 ②全無人踏切の立体交差化その他）を拒否し、

当局は目黒委員長に対し違法行為の即時中止の警告書を渡した。

貨物の停滞から物価上昇が懸念される中、国鉄当局磯崎総裁は公労委に対し斡旋申請し、「組合は違法な争議行為をただちに中止し、話し合いで問題の解決を円満解決につとめる」ことを呼びかけた。第三者に判断を仰いだことは国鉄の歴史にはなく、これまで自主交渉で問題を解決してきた。だが動労が闘争中止の要請を拒否し続けたことと、闘争による影響の大きさが社会的に放置できないと判断し、国鉄当局は公労委に斡旋申請した。

8日 国鉄運賃値上げ法案 国鉄運賃法・国鉄財政再建促進特別措置法改正案が議会で提出される状況で、夕刻、労働委員会会館（芝）金子美雄公益委員（日本賃金研究センター所長）が斡旋に入るが、まもなく全員一致で労使の直接交渉にゆだねた方がよいと工作を打ち切る。

10日、労働省で午後二時に石黒労政局長が動労の富田副委員長、中江組織部長、国労の村上副委員長、富塚企画部長を呼び事情聴取を開始した。次に国鉄の加賀屋職員局長が労政局長に呼ばれて当局の事情を説明した。その後、加藤労相と田中首相とながいに協議が続いた。

同10日、動労は緊急中央執行委開き、安全と危険を強調する戦術論から予定通り強力順法闘争の方針を確認した。このころ、高崎線では乗客が線路に降りる事件が発生した。

11日午後、国労は戦術ダウンを決定し、貨物中心の順法闘争へと転換したが、動労と当局の交渉は30分で物別れに終わり、川野労働局長、動労の副委員長、書記長等とは保安設備の予算について原則的に合意 委員長が第二波の前に登場してきが交渉は不調に終わった。

（『朝日新聞』3月12日）

上尾事件の前日12日、動労は第二波強力順法闘争を午前0時に開始した。

B 新聞の投書にみる順法闘争に対する意見

「たらい回し」

8日朝も69分の遅れ。あんまり腹が立ったので、上野の駅長室で迷惑の補償をしろよとつめよったら、上の方にいってくれ、という。東京北鉄道管理局へわざわざ行ってみる。法規専門の係りに連れて行かれ、商法がどうの、民法がどうの。結局、動労が遅らせているのだから、国鉄に補償の責任は全くない、というのです。順法が始まって待たされた時間がのべ6時間、夜は大宮から千円のタクシー代を使って帰ることも多いのに。

上尾市の会社員 26才

「ふだんも怒れ」

混雑は確かにしゃくにさわる。ふだんだって、定員の三倍ぐらい詰め込まれ、1時間以上揺られて、とても人間の生活じゃない。ほんとうは、この段階で怒っていいはずだ。

埼玉の会社員 37才

『朝日新聞』1973年3月9日

けさ、コートのボタンが一個落ちました。こんなかつこうでははずかしいから名前はいえません。あしたから期末試験なのに疲れちゃうわ

女子高生二年 17才

いつも下車駅まで幼稚園のバスが迎えに来てくれるのですが、時間が決まっているため、間に合いません。結局 260 円ナリのバス代がかかります。だれも弁証してくれません。
東京渋谷区の幼稚園教諭女性 26 才

電車からおりようと思っても、混んで出口まで行けず、次の駅まで運ばれたのが三回。逆方向の電車がなかなか来ないので大幅遅刻。
府中市の中学一年 13 才

肉体的な疲労が精神的なストレスを起こします。朝起きて、ああきょうも混むなと思ったとたん、もうイライラ。仕事の能率が上がりません。
調布市の会社員 55 才
『毎日新聞』1973 年 3 月 7 日

順法闘争はいつもだらだら行われてきており、公労委が斡旋などしてもムダだと思っていた。われわれ乗客としては、抗議方法を見つけて音頭をとれば、私自身も積極的に加わりたい気持ちだ。ただ、暴力などによる抗議はすべきでないと思うが、感情的になる人が出ても当たり前で、私はそんな場面に立ちあってもとても止める気にはなれない。
日野市の会社員 37 才

今日も新宿駅で押されて、ハンドバッグをホームに落とし、踏まれて泥んこになりました。労組側は国鉄当局を相手に闘争しているのではなく、まるで国民に挑戦しているみたい。
東京・杉並区の女性会社員 19 才

国電を使わないで自家用車で通勤する人が増えるので、郊外ではすごい渋滞。順法はタクシーには大打撃ですよ。
秋川市のタクシー運転手 39 才

六日に福岡から転勤して来たが、まだ引越しの荷物が着かない。問い合わせても、順法で遅れていますーの一本やり。いつ着くのか、どこまで来ているのかさっぱりわからない。現在、1 日 1 万かけてホテル住まいですが、こんなバカにした話しはないですよ。
東京品川区の会社員 35 才
『読売新聞』1973 年 3 月 9 日

② 上尾事件の概要 3 月 13 日

12 日夜、上尾駅では、今井助役に対してコンコースで十数人による吊し上げが行われていた。非常にとげとげしい雰囲気。駅員と乗客に間にあったようである。国労が 12 日以降の強力順法闘争を中止する中で、動労が闘争を継続したため、「動労の目黒委員長を出せ」と詰め寄る乗客もいた。⁸

利用者の急増より上尾駅の定期客は熊谷駅より 2 千人多い 1 日 5 万 5 千人となり、高崎線最多乗降客数を記録するようになっていた。12 日、翌日の始発に車掌として乗る予定で水上駅へ向かう電車に乗った石田精一氏（国労高崎地本高崎支部）は、不穏な空気が上野駅にあったと回想している。⁹

13 日、朝 7 時ころ、上尾駅で列車に乗れない乗客の不満から暴動が発生し、1 万名の乗客の一部が暴徒化し、駅舎に乱入し大々的に破壊行為を行ったため、駅は一時、完全なパニック状態になった。さらに停車中の三本の列車の破壊、駅員、乗務員に対する暴行が続いた。そのほか、桶川、北本、宮原、鴻巣、籠原各駅にも乗客が乱入し、暴行、投石、占拠が行われた。この事件により、下り線が 9 時間、上り線が 10 時間 30 分、不通となり、被害総額は 700 万円になった。¹⁰

上尾署は 7 時 38 分ころ県警の機動隊出動を要請、9 時過ぎには機動隊 103 人、鉄道公安室員 50 人、応援機動隊 650 人が上尾駅に入った。山場をやや過ぎた 10 時過ぎ、興奮した乗客を刺激しないように機動隊は丸腰でゆっくり駅に入場した。¹¹

10 時に開始した衆議院予算委員会で永末英一（民社）は国鉄の順法闘争と上尾の異常事態を質問した。これに対し、田中首相は順法闘争は違法であるとし、「正常化への努力をしている」と答えた。榑崎弥之助（社会）も「直ちに解決に全力をあげよ」と迫り、首相は「事態を憂慮し、早急に収拾に全力をあげる」と答えた。新風政治研究会（代表・小坂徳三郎、自民党若手議員 14 人）は具体的提案 3 項目『動労は闘争を中止し国鉄との話し合いを再開する。政府は関係閣僚で対策協議会を設置して収拾に努め財政措置など必要な対策を講ずる。衆参両院各党運輸委員が側面的に収拾に努力する』を二階堂官房長官、橋本幹事長に申し入れた。

国鉄磯崎総裁は動労との窓口になっていた川野職員局労働課長を通じて闘争の中止を申し入れた。しかし動労は「当局が組合要求に具体的回答をしなかったことが原因だ」とし受け入れなかった。

その後、動労と国鉄磯崎総裁の会談（東京丸の内国鉄本社）はようやく 12 時すぎに行われ、目黒委員長、富田副委員長、惣田書記長が出席したが、双方、新提案なく、譲歩もなかった。二人乗務問題などでは平行線であったが、2 時間の会談後、目黒委員長は、労働省で加藤労相と面会后、緊急執行委員会を開き、戦術ダウンの決定をした。¹²

国労も午後、全国戦術会議を開いて「国民の非難の声と、国鉄当局の誠意を配慮して」20 日までの予定で続けていた国鉄工場関係を中心とする順法闘争の中止を決定した。そして 15 日から 20 日までの国電、新幹線で予定していた強力順法闘争を含め、一切の順法闘争をとりやめた。

総評は、午前中に三役会議を開き、大木事務局長が直接二階堂官房長官に対して政府が最大限努力するよう申し入れを行った。二階堂長官は国鉄の安全問題（踏切、信号、車両）にからむ予算措置について「緊急に必要なものについては、47 年度予備費から支出する。これで不足する場合は、秋に補正予算を組むなど検討したい」と答えた。

午後 4 時上尾についた埼玉県知事畑和と市長の友光恒は駅に向かった。市長は「これまで政府の住宅政策には全面的に協力してきた。それなのに市民の足に関しては、何度陳情してもなんの政策も立てない。今日のような事件は、政府と国鉄への不満と怒りが爆発したのではないかと思う」と語った。¹³

5 時 36 分に高崎線は上下線ともようやく開通し、5 時 50 分には新前橋発の上野行きが上尾駅に到着した。こうして上尾事件は幕を閉じた。

2 春闘と 4 月 24 日事件（第二上尾事件）

事件後の 3 月 15 日、参院予算委員会、瀬谷英行（社会党）の上尾事件に対する質問に対し、磯崎国鉄総裁は「高崎線の通勤輸送の根本解決は、新幹線の完成を待つ」と人ごとのように回答している。

3 月 17 日、動労の半日ストにより長距離列車を中心にダイヤが乱れた。動労は声明を出し、「人命尊重、安全確保、設備改善の実現を放棄しない」とし、「国鉄利用者には深くお詫びをする」と結んだ。17 付けの『朝日新聞』は「私はこう思う」としてストや順法闘争への意見を記事にした。作家の戸塚文子

さんは「つぶれない安心感が原因」と批判し、合化労連の太田薫は「堂々とストを」と励まし、日本消費者連盟委員の竹内直一はスト権を付与すべきとしながら、乗客がトクをする戦術、改札フリーパスと提案した。富士銀行人事部長山名博は順法より対策がたつストがましとしながら、しかし会社に来ざる得ないサラリーマンのつらい立場を訴えた。動労の中江昌夫組織部長は激励と批判を教訓にするとしつつも、激励が増えていると強気の発言をしている。国鉄の原岡幸吉常務理事は順法闘争もストも容認できないと動労を非難した。

『朝日新聞』は18日の社説で「国鉄は労使の不信感をどうするか」と問題の解決を促した。

3月29日からは春闘の第一波のストが開始され、春闘共闘委員会（総評、中立労連）820万人が行動した。4月に入ると、6日の各紙は私鉄総連と公労協の決定として、26日ごろ交通ゼネストを報道した。12日『朝日新聞』社説は「交通ゼネストの事前解決を望む」を載せ、第二の上尾事件が起きかねないと事態を憂慮した。政府、与党に対しても「やらせてただけ」という態度は時代を逆行させるだと釘をさした。17日に「年金スト」が予定される中、それに先立つ順法闘争で16日から首都圏で62万人に影響が出た。車掌をなぐる乗客もでた。（『朝日新聞』4月16日）

17日、年金ストは予定通り行われ、首都圏380万人の足に影響がでた。国労は10時半に打ち切り、動労はなお順法闘争を続けた。17日夕刊各紙は、地下鉄の混雑と道路の渋滞も伝えた。そしていよいよ26日からの交通ゼネストが迫り、組合の要求するトップ会談が行われるか田中首相の出方が注目された。しかし首相周辺はそれに応じる気配はないと新聞は伝えている。（『朝日新聞』1973年4月18日）20日の新聞は、春闘共闘会議がゼネスト決行を確認し、国鉄は24日から順法闘争を開始すると伝えた。4月21日『朝日新聞』は社説で、政府の決断を呼びかけた。厳しすぎる処分の手直しを再三求めるILO¹⁴を引き合いに出し、また下級審が刑事罰、民事罰からの解放に判例が傾いているとし、労働基本権をなんらか認めるべきことを主張した。他方労組へは柔軟な姿勢を要求し、24日からの順法闘争を繰り返す愚をさけるべきだとした。

また、私鉄9社は、賃上げのあっせんを申請し、中労委に交渉の舞台は移った。22日の『朝日新聞』の一面は、「交通ゼネスト切迫」「国鉄まず順法厳戒」「全通と全電通スト突入指令」「首都圏27日が中心動労スト拠点発表」と春闘関係で紙面を埋め、せまる交通の大混乱を予想した。23日『朝日新聞』夕刊は、政府が公労協に有額回答し、中労委が私鉄賃上げのあっせんを開始したことを伝えている。さらに政府はスト計画の中止を望むと声明を発表した。24日『朝日新聞』朝刊は公労協統一ストを伝える中で、国労の戦術ダウンと動労の「強力順法」の姿勢により朝のラッシュ時の大きな混乱を予想した。

そして混乱する国鉄のダイヤに怒った乗客が24日夜、38駅を破壊・占拠し、首都圏交通が全面マヒするという前代未聞の事件が起こった。翌日も首都圏国電はほぼ全休し、600万人が混乱に巻き込まれた。騒ぎに乗じた盗みなどで138人が逮捕された。赤羽から始まった暴動は次々に飛び火し、上野、新宿駅は“廃墟”となった。これによって国労・動労ともに東京での運動は中止した。25日の『朝日新聞』は動労、国労、国鉄当局ともに事態に困惑している状況を伝えた。さらに『朝日新聞』は社説でこの問題を取りあげた。国鉄当局の有額回答の姿勢と、これに答え戦術ダウンした国労を評価した。政治ストに一貫して処分で答えようとする自民党に対しては、労働基本権回復は政治ストとは性格を異にするとし、労働側と話し合う必要を説いた。田中首相は就任当初、労働側とトップ会談をすることに合意したにもかかわらず、23日の閣僚会議後、労働側と会う考えはないと発言したことに対し、否定的にとりあげ、初心に返り、労組と「いっしょに工夫する」ことを望むと結んだ。

社会面では、この問題に対すさまざまな意見を載せている。全体として順法に対する怒りが勝っている。ストは認めるが、だらだら中途半端は困るという女子会社員の意見を載せている。また今までは我

慢していたが、そろそろ何とかしてくれといった意見もある。

二階堂官房長官は25日零時の記者会見で、事件は違法な争議行為に対する国民の怒りだ、国会の審議に待つべき問題をストで解決しようとするのは民主主義への挑戦だ、公労委で平和的に解決すべきことを希望すると述べた。乗客は怒りを確かに国鉄に向けたが、それは政府の無策に対する怒りでもあることを意図的にぼかした発言である。民主社会であるからこそ議会政治を補うストも権利とされていることを否定し、「議会政治こそ民主主義」という民主主義を意図的に狭く定義して行われた声明である。

結局この年の春闘では「ゼネスト」が行われたが、初日、国労はストなし、首都圏は順法闘争を行い、動労は首都圏をはずし、四国、九州、北海道でスト、順法は未定と発表した。首都圏の国電は3割減で運行した。焦点の「スト権」「処分救済」問題は政府の強硬姿勢で暗礁に乗り上げた。26日『朝日新聞』は社説で春闘のドロ沼化を憂慮し、順法闘争と動労を批判し、無策の政府自民党も批判した。

最終的には、政治問題は準トップ会談で、処分問題については、政府は配慮を約し、春闘共闘委員会は28日午前2時半ころスト中止命令を出した。

28日朝日新聞社説は「春闘ゼネスト収束と今後の課題」を載せた。ここでは社説は政府の狭い民主主義理解（選挙民が議員に白紙委任する）を批判し、政府は日常的に労働側と折衝すべきであり、公務員の非現業には団結権を、現業にはスト権を認めるべきだと述べた。

3 当時の国労高崎支部役員 石田精一氏と中村宗一氏の事件の総括

事件当時高崎電車区で車掌として勤務していた石田精一氏は、高崎支部の青年部長であった。前日から乗客に不穏な空気を感じていたと回想している。上尾事件の当日から、乗務員に各駅での乗客の様子を報告させていた。その総括として、これまでの運動が組合員の待遇に焦点を当てすぎ、地域と連帯する動きがなく、その結果として、順法闘争に国民の支持が集まらなくなったと考えるようになった。そこで組合を地域に開かれたものにするような運動を指向するにいたった。翌74年の「国鉄合理化の現状と74春闘の課題」と題した討論会で高崎地本の高田建は上尾事件を総括する中で、八高線合理化反対闘争で地域支援共闘会議ができた、運動と地域の発展の問題をつないでいることを強調している。さらに上尾事件の責任を国労本部は通勤の倍加が原因でその対策は政府と国鉄当局にあるとしたことを批判し、乗客を未組織労働者ととらえ、ストや順法闘争がその労働者と対立した点を問題とした。¹⁵石田氏はその後、高崎地方本部の組織部長として活動し、地域との連帯に力を注ぎ、国労本体とはちがう独自の運動を展開するようになった。分割民営化後、JRに残った石田氏は地域連帯の方向で高崎の運動をリードした。氏の定年退職後もこうした運動の様式は受けつがれ、今日に至っている。

また、当時国労高崎地方本部の青年部長であった中村宗一氏は、上尾事件から2年後、高崎市内で「スト権」を求めるデモをしている最中のヤジで「自分たちは地域の共感を失っている」と気づいたという。それまでは「がんばれ」と声援や拍手を受けてきたが、上尾事件からスト権ストへの三年間の順法闘争は組合を完全に地域から浮いた存在にできてしまっていたようだ。75年も順法闘争は続き、「公労協」はスト権を求めて11日間のストをし、敗北した。その後、中村氏は仲間呼びかけ「独りよがりの運動ではダメだ。地域の労働者を支援しよう」。例えば地域の木工所が倒産したとき、賃金を払わせるまで、工作機械など金目のものが持って行かれないよう1週間ほど寝ずの番をしたという。現在、JRを定年退職した中村さんは「ぐんま労働安全衛生センター」でアスベストや労災の相談にのっている。¹⁶

4 おわりに

国労ではそれぞれの地方本部ごとに派閥やセクトが決まっていて、その対立と闘争にそって本部の運

動は展開されていた。¹⁷そのため、高崎支部が上尾事件後提起した、地域に開かれた運動という路線は顧みられることなしに、なんら中央には影響を与えることはなかった。そしてその後も、順法闘争を繰り広げ、ついに75年の「スト権スト」にいたるのである。他方、動労は強力に上尾事件後も順法闘争を繰り広げた。このため、決定的に国民の支持を失った国労や動労の運動は、その後、分割民営化の攻撃を跳ね返すことができなかった。¹⁸ しかし、上尾事件を直接経験した国労高崎は労働運動の方向を変化させた。当日事件発生後も硬直した運動に固執した動労との違いが際だつ。こうした違いの要因は、国労（当時23万人）の構成員が車掌や駅職員という直接乗客と接し、運動に対する反応を肌で感じる場所にいるためだと考えられる。当時動労の組合員5万人の内、約4万人が機関士、運転士で占められ、残り1万人が機関助士と車両検査員である。動労の性格を特集した『朝日新聞』（1973年3月17日）は「接客業」とは違った職人気質」と小見出しを付け、よくいえば生一本悪くいえば世間知らずとし、柔軟な国労に対し、硬骨の動労と性格付けしている。また同記事は動労内の派閥を説明している。それによれば主流の穏健派「同志会」に対し、反主流の「政策研究会」があり、後者が多い青年部が、主流派を突き上げていることが運動を「戦闘的」にしているという。さらに公安当局は東京地方本部を中心に青年部で「革マル反戦」が影響力を増大させていることが動労独走の要因と見ていると同記事は紹介している。

ストや順法闘争に対する国民の反応は上尾事件の前までは、1 ① Bに見られるように、かなりの不満とイライラを募らせつつも比較的冷静で順法闘争は困るが、列車が完全に止まるストに理解をしめしている意見もある。しかし上尾事件は明白に乗客の怒りから出た事件で、駅や列車破壊の動機には投書にある国労や動労がまるで「国民に挑戦してるみたい」とする感覚からそう遠くないと考えられる。事件後、読者の意見や新聞の論調は闘争に対して厳しい批判をましていくが、なお政府や国鉄当局への批判もかなり見られる。¹⁹

総評の運動に対する政府や自民党の対応をみても、1973年まではストに対する刑事罰や賠償に関して裁判所の判断が、しだいに労働側に有利になりつつある状況から、²⁰当時の田中内閣は、総評に近づく姿勢を見せていた。²¹しかし自民党右派は巻き返しをはかり、公務員のスト権に部分的にも譲歩することを政府に拒否させた。4月24日、閣議で政府としても労働側の経済要求には十分配慮するが、スト権などの政治課題やストが行われた場合の処分問題には厳正な態度で臨む、という方針を確認した。自民党も両院議員総会を開き、月末に予定されている交通ゼネストに対して「違法なストを行わないよう強く求めるとともに、ストが行われた場合には厳正に対処することを政府に要望する」と党声明を出した。（『朝日新聞』1973年4月24日）

こうして迎えた24日の国電各駅での暴動を伝える4月25日の新聞は、同時に「労働三事件」²²の判決を伝えていた。朝日新聞は大要以下のように伝えた。「公務員や公社職員の争議について『刑事罰からの解放』の原則を打立て、スト権回復への一里塚と表された全通中野事件、東京都教組の二大判決のうち、より進んだ内容をもつ都教組判決を、最高裁はあっさり放棄した。全通中野判決も『判例変更』はなかったが、その路線の基本に疑問を投げかけられた。しかも一票差の判決である。最高裁が大法廷でいったん示した判断を自ら変更した例がないわけではないが、スト権のように論議のわく政治問題で『時代の流れ』に逆行する形で判例を後もどりさせたのは前代未聞のできごと。最高裁のあり方ともからんで国民的な論議を發起することは必死だ。」この判決は上尾事件、4月24日事件と並び、政府自民党側が労働側に対し攻勢を強める大きなきっかけとなったと考えられる。富田正典最高検公安部長は「公務員のストについてはこの判決の趣旨に沿って従来よりきびしい取締りの態度で臨むことになると思うが・・・」と記者会見で述べた。（『朝日新聞』1973年4月25日）「時代の流れ」は、このあたりから逆行

していったのかもしれない。

結局 73 春闘は、賃上げと年金、スト権問題とスト処分問題をめぐって以下のように結着した。三公社五現業に関しては単純平均 1 万 4167 円の賃金引き上げ、同私鉄は 1 万 4700 円で結着、スト権などの政治問題については政府と総評で合意文書を作成した。それによれば①労働基本権問題については、第三次公務員制度審議会において、今日の実情に即してすみやかなる結論が出されることを期待するとともに、答申が出された場合は、これを尊重する。②政府は労使関係の正常化に努力する。③ILO の勧告、結社の自由委員会などに対しては、理解し、慎重に対処する。④処分については公正、慎重に行う。⑤過去の処分にとともなう昇級延伸の回復問題については、引続き協議する。さらに念書では、春闘処分の時期内容についての慎重な配慮などを明記した。こうした合意には自民党の強い反対があったが、国民の間に交通ストへの政府の対処に批判も根強くあるため、4 月 27 日朝の政府と労働側での合意の線で自民党を押し切ったことを新聞は伝えた。『朝日新聞』1973 年 4 月 28 日) この年の春闘の意義に触れた座談会で、ある記者は「最高裁判決が政府の姿勢を強め、労組側も政治ストを真正面から掲げて対決した。労働運動史の中でも時代を画するストだった。」と発言した。('大荒れ春闘の舞台裏'『朝日新聞』1973 年 4 月 28 日)

交通ゼネストを背景に戦った春闘の政治的要求はこの年から、政府と総評の全面対決の時代を迎え、両者の戦いは 1975 年 11 月の「スト権スト」に向かっていった。

参考文献

『朝日新聞』『毎日新聞』『読売新聞』

舟越健之助『箱族の街』

インタビュー 石田精一氏 国労高崎車掌区分会役員 後国労高崎支部組織部長

¹ 船越健之輔『箱族の街』新潮社、1983 年。

² アンドルー・ゴードン著 森田文昭訳『日本の 200 年』(下) みすず書房、

³ シンガーソングライター友部正人は「ストライキ」という歌の中で、「プラットホームは人で一杯 今日国鉄のストライキ 電車はまだきそうもない・・・新聞は庶民の敵と書きたてている 僕はお茶の水で君を待ってる 君は渋谷で僕を待ってる・・・」と憂鬱な気分を歌っている。アルバム『にんじん』1972 年。

1972 年から 73 年 3 月の首都圏国電の順法・ストと影響をまとめておく。

72 年

期間	スローガン	運休	乗客迷惑数	負傷者
4/3-26	不当処分反対・春闘	1231	53 万 3 千	30
4/27	春闘スト	3311	568 万	18
5/15	沖縄返還協定推進反対	38	20 万	0
5/30-6/16	不当処分反対、賃上げ仲裁			
	裁定完全実施	1065	498 万	23
6/20-2/2	賃上げ仲裁裁定完全実施	420	197 万	25
6/29-7/5	不当逮捕抗議	17	113 万	0
9/14-20	処分反対・スト権奪還	2013	531 万	15

9/25-27	不当逮捕抗議	229	70 万	1
10/21	国際反戦デー	61	23 万	0
12/14	中央線ホーム近代化反対	74	19 万	0
73 年				
2/1-2/2	武蔵野線合理化反対	246	96 万	1
2/8-10	スト権奪還	1322	340 万	11
2/28-3/2	武蔵野線合理化反対	512	175 万	7
3/5-10	運転保安第一波確保	2274	624	63
3/12-(17)	同第二波	504	120 万	10

⁴ 国鉄が車両メーカーに借金してつくる車両のこと

⁵ 上尾市は都心から 40 キロ離れた埼玉県を中心にある。1960 年代あたりから団地を中心に人口が膨張したベッドタウンで、1965 年からは人口は急増した。⁵ (1967 年、6 万 9209 人から 1983 年、17 万 1407 人)

⁶ 高崎線（大宮から高崎の 74.7 キロ）の当時の状況は、沿線の 17 駅を通過する特急や急行が一日 69 本と多く、普通列車が 43 本と少ないため、通勤時間帯は非常に混む状態となっていた。それに加え人口の増加があるため上尾駅は 1980 年には乗降客のトップの駅となった。

⁷ 船越、前掲書、p.96。

⁸ 船越、前掲書、p.125。

⁹ 石田精一インタビュー 2008 年 1 月 7 日

¹⁰ 国労高崎地方本部 30 年史編集委員会編『国労高崎地方本部 30 年史』1985 年、p.534。

¹¹ 船越、前掲書、p.159。

¹² 同書、p.189。

¹³ 船越、前掲書、p.198。

¹⁴ 1972 年 11 月「処分の運用のさい非常な態度をとることは労使関係の調和のとれた発展のために望ましくない」との勧告が出された。「決断迫られる政府」『朝日新聞』1973 年 4 月 18 日

¹⁵ 松本次男（鳥取地本）高田建（高崎地本）司会新木隆二（東京地本）「国鉄合理化の現状と七四春闘の課題—「上尾」の総括と地区共同」『新地平』1974 年、4 月号。

¹⁶ 「人脈記」『朝日新聞』2007 年 10 月 11 日夕刊

¹⁷ この問題については調査中で、まとまった報告はできない。

¹⁸ こうした運動はそもそも労働組合運動とは何かという問いを引き起こすだろう。

たとえば石田光男は『仕事の社会科学』ミネルヴァ書房、2003 年のなかで、「労働組合にとって『自己否定的』な個別取引の存在」に対して本来の組合運動は「労働力の集団的取引」（p.205）としている。アンドレ・ゴルツは『労働のメタモルフォーズ』緑風出版、1997 年の中で「一人ひとりが他人を踏み越えていくために際限のない努力を払うというこのロジックに対して、労働運動は、それが誕生したときから、それとは反対のロジックを対置した。各労働者の間の競争の拒否、各人の努力の自制と同時に全員に要求できる労働量の制限をめざす労働者の連帯的団結というロジックだ。」（p.192）こうした観点から国労は職場を現場協議制という制度で支配しているように見える。

¹⁹ 以下朝日新聞の投書と取材、記事を挙げておく。

4 月 17 日 『朝日新聞』 「慣れたというのか 働き者というのか」

品川区のビル管理会社 従業員 300 人 人事課長 徒歩出勤、遠回出勤に「ストには慣れて従業員たちはみんな指示がなくても協力してくれますよ」

同 「理解する」「だが迷惑」

年金ストに対して「どう思いますか」といろいろな人に聞いた。結果は、色でいえば中間・・・この間の順法闘争といささか違って、ストレートな『怒り』は少なかったのが特徴 「ストに訴える前に話し合いを

すべき」

4月21日『朝日新聞』 「声」 「交通という公共交通機関が利用者の立場を無視しては、たまったものではありません。・・労相。首相と、総評、労組のトップ会談を望む・・

社説 きびし過ぎる「処分の手直しを再三勧告している国際労働機関ILOはこれをどう受止めるか。・・・労働基本権をどのような形にせよ、一応認めるというのが常識になっている。刑事罰、民事罰からの解放に動いている最高裁はじめ下級裁判所の判決はこれを裏付けている。司法や審議会にまかせでなく、「立法」「行政」が自らの考えを明らかにする時期にきているし、その責任もあると思う

4月23日『朝日新聞』「国鉄順法・スト」に声・声・声

基本的に怒りの声

4月24日『朝日朝刊』「ヤレヤレ・・・足なし週間」と題し「泣く観光地 笑う都心ホテル」の声を伝えた。

同上 24日閣議 スト処分厳正に スト権などの政治課題やストが行われた場合 方針確認 自民声明 違法ストに厳正に対処

同上 「乗客 ひときわ厳しい顔」 国鉄の組織を批判する乗客の意見 「学歴がなくても実力のある人を登用する組織になっていけば、こうまで労使関係はこじれない。」「親方日の丸」「労組も駅長も同類」 労使の真剣な交渉を望む声はあちこちで聞かれた。

24日の事件の後

4月25日『朝日新聞』

「連休ストに泣く」 宮城県 ガイド 61才

世は春だというのに、私たちはストのたびに首をしめられる思いです。闘争の意味がわからないわけではありませんが、私たちのように人の来て下さることによって生活している職業のものには打撃です。・・ストのたびに私たちはやり場のない心を抑えているのです。政治をする方もストをしないでもいいような政治をやって下さい。・・

同上 順法闘争の骨折に補償を 国立市 教員24才

同上 混乱の現場から

・スト認めるが責任をもって 女子会社員 21才

・あきらめもガマンの限界 貿易会社員 42才

労使がこんなことを繰り返して、いわば怒って騒ぎを起こす乗客が出てくるのは、やむをえないだろう。残念なことだが。

・一番悪いのは国鉄の組合だ 男性会社員 53才

4月25日朝日夕刊「疲れ怒り耐える客」

長旅のあげく上野にひと足のところまできながらストップ。いつ動きだすともわからない列車乗客のイライラは、アキラメに、そして、激しい怒りへと変わっていくのを、同泊した車中でみた。

同上 「線路上、怒りの行進」

電車を動かさないなら線路を歩く。案内しろ 25日朝、常磐線松戸駅では、ごうをにやした乗客たちが、駅長を追及、ついに助役二人を先頭に立てて約150人が江戸川にかかる鉄橋を越え、地下鉄千代田線が乗り入れている綾瀬駅まで約八キロの線路上を“怒りの行進”を始め、千人以上の乗客がこれに従った。

4月26日『朝日新聞』「春闘ゼネストに突入」

同上「政治折衝、ツバぜり合い」焦点の「スト権」「処分救済」基本姿勢を問う労組 政府側はなお強硬態度

同上 「労働三事件判決 こう見る」慎重すぎた最高裁 和田英夫明大教授 反動化に向かう象徴 太田薫 合化連委員長 公務員の再分類を 三宅太郎 公判審公益委員 ストの禁止は当然 神山欣治 公判審使用者側委員

同上 「社説 春闘のドロ沼化を憂慮する」

大きく後退した大法廷判決

同上 「声」欄 「ゼネスト中止を求む」「乗客パワーの爆発は当然」

「大衆犠牲の闘争に反対」

☆ 声欄ではスト順法闘争が大衆に犠牲強いその結果広範な国民運動にまで盛り上げることは期待できないという意見が載った

4月27日『朝日新聞』「乗客無視交通ゼネスト国鉄突入」

4月28日『朝日新聞』「春闘ゼネスト収束」政治問題、準トップ会談で合意

同上 「声」欄 「民主的な解決図れ」

「底辺で耐える国民忘れずに」

☆いずれも国民を犠牲にする闘争のやりかたを批判し、西独の労働側が経営参加をする制度の提案

同上 「大荒れ春闘の舞台裏」 「・・・最高裁判決が政府の姿勢を強め、労組側も政治ストを真正面に掲げ対決した。労働運動史の中でも時代を画するストだ・・・」

²⁰ 「社説 交通スト解決への政府の決断を」『朝日新聞』1973年4月21日。

²¹ 田中首相は就任後の1972年7月13日、労働界のトップ会談では定期的に会談することで合意し、「ボクも労働者、これからいっしょに工夫していこうじゃないか」として市川総評議長を驚かせた。市川は「佐藤首相の時代はこんなに親身になって相談にのってくれたことはなかった。こんごも会談をやろうとこちらからも希望した」と語った。「社説 重ねて交通ストに政治解決を望む」『朝日新聞』1973年4月25日

²² 国労久留米駅事件（1962年）、全農林長崎事件（1961年）、全農林警職法闘争事件（1958年）