

会報

国鉄闘争全国運動

国鉄分割・民営化反対！ 1047名解雇撤回！

194号
2026年7月18日

国鉄分割・民営化に反対し 1047名解雇撤回闘争を支援する全国運動事務局
千葉市中央区要町2-8 DCC会館内
Tel 043-222-7207
nationwidemovement@yahoo.co.jp

東京高裁宛て
行政訴訟署名

1万836筆

(26年7月18日)

東京高裁・
阪本裁判長

証人申請却下弾劾



1047名 前回裁判で「証人採用」を明言 解雇撤回裁判

これが裁判所の姿か、国家的
不当労働行為の真実を隠す
ためなら裁判所自ら法廷の場
での決定を踏みしめるのか。

東京高裁で7月16日に開催さ
れた1047名解雇撤回裁判の
第3回控訴審では、新たに裁判
長としてやってきた阪本勝が井
手・JR西日本元会長、深澤・
JR東日本会長の証人申請を却
下してきた。絶対に許せない。

今回の裁判で、国鉄分割・民
営化が、国家権力の根幹を揺る
がす闘いだといことがはつき
りした。そして、戦時下におけ
る国家権力による大反動が今回
の証人申請却下だ。

腐りきった裁判所を粉碎し、
真実を暴き出し、解雇撤回・J
R復帰まで断固闘い抜こう。

そもそも前回裁判で裁判長は
「JR設立委の不当労働行為を

認めないなら証人を採用する」
と明言した。中労委・JRは「認
めない」と回答した。それなら
その真実だ。

しかし、東京高裁・国家権力
はただちに裁判長を地方に異動
させ、新たに阪本勝を裁判長に
据えた。そして、阪本は一つ
説明することなく「いずれの



証人も必要性がない」と言い
放ったのだ。
これに対して、弁護団はただ
ちに忌避を申し立てて裁判は中
断。法廷は怒りの声に包まれた。
「なぜ井手、深澤が来ていな
いのか」「40年以上闘ってきた
決着を見届けないわけにいか
ない」「裁判長が変われば法廷
での決定も関係なくなるのか」
「言っていることが全然違うじ
ゃないか」「恥を知れ!」

なんの正義性もない裁判所は
まともに制止することもでき
ず、徹底的に怒りをたたきつけ
て総括集会へと移った。

240人が高裁包囲

裁判に先立って東京高裁を包
囲するデモを闘った。全国から
240人の仲間が集まり、「井

解雇撤回と戦争阻止を掲げ全国集会

韓国・イラン・ミャンマー・豪州から連帯の発言

国鉄闘争全国運動は7月11
日、千葉文化センターで全国集
会を開催し、470人が集まっ
た。動労総連合水戸の照沼委員
長と、改憲・戦争大行進東京の
仲間の司会。開会あいさつは呼
びかけ人の金元重さんが行い、
三里塚空港反対同盟の市東孝雄
さん、改憲・戦争阻止！大行進
の高山俊吉弁護士が連帯のあい
さつを行った。

国際連帯の発言では、韓国鉄
道労組ソウル地本の4人が登壇
し、カン・ジョンナム本部長が
発言した。続いて在日イラン人
女性が登壇し、「イランの人び
とはこの不正義に絶対に屈しな
い」と述べ、侵略戦争への強い
怒りを表明した。さらに、在日
ミャンマー人、オーストラリア
で1047名解雇撤回署名に取
り組んでいる公務員労組委員長
から紹介された。

その後、JR職場における闘
いの報告と決意が、動労千葉の
渡辺書記長、動労連帯高崎の木
村書記長、動労東京環境アクセ
ス支部の宮本支部長から行われ
た。廃線化との闘いを、久留里
線と地域を守る会の三浦代表、
北海道から呼びかけ人の浅川雅
己さんが報告した。

各地からの報告と決意とし
て、日教組奈良市、日本機械工
業労組、全学連が発言し、集会
決議案を読み上げられた。また、
高裁署名が1万筆を超えたこと
が報告された。最後に発言者全
員が登壇し、「団結がんばろー」

で集会は成功裏に終了した。
基調報告では「国鉄闘争の歴
史的勝利をかちとり11月集会
へ」と題し、7月16日の第3回
裁判の結果を呼びかけ、労働運
動の変革に向けた11月労働者集
会運動が強調された。

11月集会の地平は、日本労働
運動の変革と階級的労働運動の
建設という大テーマを正面から
掲げ、30年以上にわたり組織化
を継続してきた点、さらに画期
的な国際連帯を築いてきた点に
あるとされた。階級的労働運動
あるとされた。

く問われていると指摘。
現在の労働運動・労働組合に
問われている課題として、中国
侵略戦争や改憲阻止を訴え、さ
らに戦時下における労働政策の
歴史的転換との対決、連合路線
と対決する労働運動の構築が提
起された。そして、国会前に結
集する反戦の怒りを一過性に終
わらせず、持続的な労働者階級
の団結へと組織化すること、そ
して労働者自身の手による真の
労働者階級の党の建設が必要で
あるとされた。

最後に、今年の11月集会は従
来の延長線上ではなく、「第二
期11月集会運動」として新たに
出発する決意が示された。

あらためて問う
国鉄闘争の意義

動労千葉「ジェット燃料輸送阻止闘争」の教訓・上

はじめに／三里塚闘争60年の節目に寄せて

1966年7月、佐藤内閣が新東京国際空港の建設地を千葉県成田市三里塚に閣議決定してから、今年でちょうど60年の節目を迎えた。三里塚闘争は、戦後日本において最も激しく長期に闘われてきた永久不滅の意義を持つ歴史的闘争だ。

他方、成田空港の機能強化（新滑走路の建設および既存滑走路の延伸）に伴う土地取得をめくり、成田国際空港会社（NAA）は7月10日、土地収用法に基づく「強制収用」の手続き（事業認定の申請）を進めることを正式に表明した。あらためて三里塚闘争とその意義の捉え返しは、今日の戦争情勢との対決においても決定的に重要な。

この闘いの歴史において、労働組合として「鉄路」を武器に農民と連帯し国家権力の強権に真正面から立ち向かったのが動労千葉だった。1970年代後半に展開された動労千葉の「ジェット燃料貨車輸送阻止闘争」は、労働組合の持つ本質的な使命と力を考える際、時代を超えた重要な教訓を不ず。今号と次号の2回の掲載でその地平を考えたい。

燃料輸送めくり試された真の労農連帯

1開港問題と暫定貨車輸送計画
当時、政府は国際空港の建設を三里塚の地で強硬に進めていた。これに対し、地元農民によって「三里塚芝山連合空港反対同盟」が結成され、激しい反対運動が展開された。ベトナム反戦闘争や安保闘争とも結合し「軍事空港反対」のスローガンが運動の象徴となった。

2京葉臨海埋め立てから成田へ
71年9月には機動隊を投入して強制的に土地を収用する「第二次強制代執行」が行われ、闘争は流血の事態に。このような状況下で、開港に向けた最大の難関として浮上したのが、航空機に不可欠な「ジェット燃料」をどのようにして現地まで運ぶかという問題だった。

当初、空港公団は千葉港からパイプラインを敷設して燃料を

放棄させられて工場の下請労働者へと追いやられた。成田空港計画は、こうした臨海開発に続く新たな国家プロジェクトであり、国土開発の美名のもとに住民の生活や土地を暴力的に奪う手法が再び繰り返されたのだ。

3新宿駅事故とベトナム戦争
またジェット燃料の鉄道輸送には社会を震撼させた重大な記憶が刻まれていた。67年8月、新宿駅構内で在日米軍立川基地へ向かうジェット燃料貨物列車が衝突・炎上する大事故が発生したのである。

この燃料輸送はベトナム戦争を支える軍事輸送のものである。日本一の乗降客数を誇る新宿駅という、労働者や学生の日常生活のすぐ隣にベトナム戦争が存在している現実には、人びとは大きな衝撃を受けた。これ以降、鉄道による燃料輸送阻止は、日本の反戦運動・労働運動において重要な意味を持つようになったのである。

4突きつけられた「踏み絵」
この計画の浮上は、電車の運転士や検修労働者が所属していた動労千葉地本（まだ本部からの分離・独立前だった）にとつて、三里塚闘争の継続とジェット燃料輸送をめくり、動労千葉地本と、動労本部には重大な対立が生まれていた。

裏切る動労本部との決定的対立

当時の労働運動、特に国鉄をめぐるのは、75年のスト権ストの敗北を契機に地殻変動が起きていた。これ以降の春闘は労働者側の敗北が続き、労働運動全

強化を受け入れる（合理化推進）の論理を主張し始め、三里塚闘争への敵対を深めた。

しかし、動労千葉地本は、「職場の労働者の団結と、現場の生

闘争を支えた「四つの視点」の確立

1闘争を支えた「四つの視点」の論理
76年12月、動労中央委員会において、千葉地本が提出した「三里塚開港粉砕、ジェット燃料貨車輸送阻止」の決議が、建前上は満場一致で採択される。これを受けて千葉地本は、77年1月の地本定期委員会で具体的な取り組みを正式に決定、「四つの視点」を提起する。

第二に、「三里塚空港反対・労農連帯の視点」。労働者と農民は社会を変える対等な仲間であるという連帯を掲げた。

第三に、「組織破壊を許さない」という視点」。組合員への処

第四に、「組織破壊を許さない」という視点」。組合員への処

開港阻止へ鉄路を武器に実力闘争

この100日間に及ぶ戦いは、緻密に計算された戦術と、現場の圧倒的な実力行使によって展開された。

■第一波闘争：77年12月3日～5日（強力順法闘争）

闘争の最初のヤマ場は、12月3～5日に展開された「強力順法闘争」。

順法闘争とは、ストライキとは異なり、「鉄道の安全規則や各種の規程を厳格に守って運転する」という戦術。例えば、「視界が少しでも悪ければ徐行する」「駅の停車時間を1秒の乱れもなく安全確認に費やす」といった行為を徹底する。

規則を忠実に守っているため、形式上は業務命令に

示した。

「正義のために闘おう」だけではなく、「俺たちの労働と農民の命を守る闘いは地続きだ」という論理を組み立てたことで現場の組合員は迷いなく立ち上がったのだ。

2福田政権の開港決定と百日間闘争への突入

77年3月、時の福田赳夫内閣は、翌年（78年）3月30日を三里塚空港の開港日とすることを閣議決定した。これを受け国鉄当局は具体的なジェット燃料貨車輸送計画を現場に提案した。

事態が緊迫する中、動労千葉（拠点）であった佐倉支部、成田支部の両拠点を中心に12時間ストライキを打ち抜いた。これにより、当局の工事スケジュールは大きな打撃を受けた。

■第三波闘争：78年2月14日～3月1日（備蓄輸送の完全阻止）

開港予定日が翌月に迫る中、焦りを募らせた国鉄当局は、強硬手段に出る。動労千葉の運転士が運転を拒否することを見越し、現場の労働者ではなく、管理職である助役の中から機関士の免許を持つ者を全国からかき集め、彼らに運転を行わせるための「緑見訓練（実際の路線を事前に走って確認する訓練）」を2月14日から開始したのだ。

動労千葉はこれを「スト破り」と位置づけ、訓練を阻止するた

め、完全に阻止したのだ。

そして、当局が燃料の「備蓄輸送」を開始すると指定した3月1日、佐倉・成田の両支部は再び強力なストライキを決行。国鉄が威信をかけて走らせようとした「備蓄一番列車」の運行を、完全に阻止したのだ。

（後半は次号）

