

## JR がまだ国鉄（日本国有鉄道＝JNR）だった頃、 日本には「順法闘争」という争議行為があった。

1970年代、JR がまだ国鉄だった時代に「順法闘争」とよばれる争議行為が頻発しました。国鉄の労働者は国家公務員でしたので、ストライキ権がありません。そこで考え出されたのが順法闘争です。合法的なぎりぎりの枠内でストライキと同じ打撃を経営側に与えようというわけです。減速や停止を頻繁に繰り返す超安全運転で、電車の大幅な遅れや運休が続発し、ほぼストライキと同じ効果を現出しました。

1973年、こうした順法闘争が何日か続いた3月13日、ついに怒りを爆発させた多くの乗客が駅を占拠するという事件が起こりました。高崎線上尾駅で起こった上尾事件です。推定参加者は1万人。運転席の窓ガラスを割ったり、新聞紙に火をつけたり、また一部は駅事務室になだれ込んで駅長や駅員に詰め寄り、駅長に全治5日間のけがまで負わせてしまいました。この騒動は周辺の駅にも飛び火し、埼玉県警は500人をこえる機動隊員を出動させましたが、乗客のあまりの多さに現場ではただ睨み合うばかり。高崎線は夕方まで10時間ものあいだ全線不通となったのでした。

「順法（遵法）」という言葉が闘争のスローガンに取り込まれてしまったあたりに、当時の状況の一断面を見てとれますが、それでは通常運転のときは諸規則を無視したものだったのかといえ、決してそうではないでしょうから、順法闘争という表現はあくまでも争議の戦術用語と解すべきでしょう。ちなみに用語の曖昧さでいえば、1975年11月26日から12月3日まで、公労協がストライキ権の獲得を求めて行った統一ストは、当時「スト権」ストとよばれましたが、このスト権ストという言葉も奇異な感じを与えるものでした。結局、行き過ぎた順法闘争は国民の理解を得ることができず、逆に国鉄から民間の代替交通手段へとシフトする結果となり、1987年の民営化へと突き進んでいくこととなります。

そして2010年代に入り、民営化されたJRは、「コンプライアンスを徹底し、順法運転を遵守します」という方針を掲げる会社まで現れ、各社においても企業の社会的責任としての企業倫理や誠実さの醸成を第一と考えるところまで深化を遂げてきました。