JR発足10年を迎えて～1995年度から1997年度の経過

阪神・淡路大震災を乗り越えた1995年度は、7月12日～14日の第6回定期中央本部大会（広島県呉市・クレイトンベイホテル）で始まりました。

1996年4月にJR発足10周年を迎えるにあたり、JR連合は「JR10年目の検証」活動に取り組み、JR西労組も1996年4月1日に「検証シンポジウム」を吹田メイシアターで開催するなど、この運動に積極的に参画してきました。

10年間の成果と課題を振り返ったうえで、完全民営化へ道筋のついたJR九州を除き、現在もなお重要課題となっているJR北海道、四国、九州のJR三島会社とJR貨物の経営安定化対策をはじめとする政策要求をまとめて、要請行動を展開するなどした一方で、JR発足時に「最終的に国において処理する」と整理した国鉄清算事業団長期債務について、経営が好調なJR各社に追加負担させようとする政府・与党案も議論されるようになりました。その後、1998年10月に決着するまでの反対闘争が徐々に高まっていくことになります。

また、1996年4月26日には、JR西労組退職者連絡会が結成され、続いて各地本・総支部においてもそれぞれ退職者連絡会が整備されました。

このほか、1995年12月には、勇気を持ってJR東労組から脱退した良識ある組合員約200人が結集し、東京都内でJRグリーンユニオンが結成されました。そして翌年8月、すでに2年前に結成されたJR東新労と組織統一がなされました。

1996年度は、7月17日～19日にホテルグランヴィア岡山で開催された第7回大会よりスタートしました。この大会では、7月1日付で組織数36,299名、組織率80.1%に到達したことを踏まえ、念願の組織率80%の突破を確認し、新たな目標である85%を設定する記念すべき機会となりました。また、翌年の第8回大会でJR西労組の当面5年間の中期目標を掲げた「2001年ビジョン」を策定すべく、責任組合としての企画提案運動の推進を提起し、職場討議を進めることも運動方針で確認されました。

年間休日118日となる労働時間短縮を実施！

そして、1996年9月には、真摯な労使協議を経て、従来より14日増となる年間休日118日を柱とする大幅な労働時間短縮を実現するに至りました。今日も継続されている時短による新制度は、当時はJRグループで最も進んだ休日数、1千名強の要員増を前提とした改正でありました。

JR西労組 10年目の検証
21世紀へ新たな出発
前向きの人生に栄光あり
未来へのメッセージ
現在は未来を創造する
私たちの未来に向って

JR西労組・検証シンポジウム

また、労働協約改訂交渉では、1997年4月に鉄道共済年金など旧三公社の共済年金を厚生年金に統合する国会審議の動向を踏まえ、新年度より発足するJR健保に移行しない給付などに対応するとともに、福利厚生制度の充実を目指して「共済会」を設立することも確認されました。

なお、運営が破たん状態にあった鉄道共済年金を、厚生年金に統合するにあたっての「移管金」の問題が、後に国鉄清算事業団長期債務処理問題におけるJR追加負担の論拠とされることになります。

JR西日本が株式上場を果たす

続いて、1996年10月には、JR西日本が念願であった株式上場を果たしました。JR西労組と共同行動を積み重ねてきたJR西日本近畿地方労働組合（JR近畿地労）・JR西日本米子地方労働組合（JR米子地労）の3組合は、「国鉄改革の試練を乗り越え、民間企業の労働組合として取り組んできたこれまでの運動の展開と成長を検証し、真の民間労使関係を構築するため、健全な労働組合運動をさらに前進させなければならない」との共同声明を発表しました。

JR米子地労・JR近畿地労との組織統一を実現

1997年7月16日～18日に石川県・山中町文化会館で開催された第8回中央本部定期大会では、JR西労組の結成から組織を牽引してきた矢後希悦中央執行委員長が退任し、森正暁書記長が2代目の委員長に就任したほか、組合名を「西日本旅客鉄道労働組合」に変更しました。なお、6月に開催されたJR連合第6回定期大会では、出井勝彦会長が退任し、同じくJR西労組出身の葛野和明氏が会長に就任しました。

西日本旅客鉄道産業労働組合第8回定期中央本部大会
JR西労組・JR米子地労統一大会
創造・参加・実践

また、この大会では、JR西労と決別した後、共同行動を通じて信頼関係を深めてきたJR米子地労（大田省三委員長）との統一を決定しました。そして、同じくJR近畿地労（松原忠由委員長）とは、1998年2月13日に大阪リバーサイドホテルで開催した第9回臨時大会で統一を決定することになりました。

JR西労組第9回臨時中央本部大会
（JR西労組・JR近畿地労統一大会）
組織統一を実現し、「力と政策」に基づく魅力と活力あるJR西労組運動を実践しよう！
JRTU
JR西労組

「2001年ビジョン」の策定と「新たな賃金・昇進制度」にむけた議論を開始

さらに第8回大会では、JR西労組結成から5年を超え、1年間の職場討議を経て、21世紀にむけてJR西日本の安定的な経営の発展と働く者の雇用や労働条件を守り高めていくための5年間を展望した、初の本格的な政策提言「2001年ビジョン」を確立しました。これを機に、企画提案運動をJR西労組の運動の基調に据えた取り組みが本格的に始動したといえます。

JR西労組
「2001年ビジョン」
21世紀の責任あるJR西労組運動と組合員の幸せづくりにむけて
西日本旅客鉄道産業労働組合

Ⅰ. JR西労組の組織・運動の展望とあるべき姿

Ⅱ.私たちの労働条件や暮らしに関わる政策課題に対するビジョン

1.要員展望と雇用のあり方・高齢化への総合政策
2.働きがいとゆとり豊かさが実感できる賃金・昇進制度・労働時間のあり方
3.企業福祉の今後のあり方

そして12月からは、ビジョンの提言を踏まえて、国鉄型の制度を引き継ぎ、課題が顕在化していた賃金・昇進制度について、公平、公正で働く者がやりがいを実感できる制度に見直すために、労使が共同テーブルを設置して勉強会が始まりました。JR西労組のほか、国労、建交労（当時は全動労）が勉強会に参加しましたが、労使安全会議と同様、西労は参加を拒否し「2001年ビジョン」の批判に終始しました。

JR西労組家族支援共済がスタート！

1997年8月には、現在では83%の組合員が加入する「JR西労組家族支援共済」がスタートしました。毎年多くの現職組合員が不幸にも死亡しており、遺族に対して十分な生活支援ができていなかった実態を踏まえて検討が進められ、JR西労組の組織力を生かした独自の助け合いの共済制度として誕生したものです。

日本海新聞「境線廃止記事」に対する抗議活動

1997年10月7日付の「日本海新聞」に、米子空港の滑走路延長に伴いJR境線を地下化する構想に対し、「歴史的役割は終えている。廃止してもらっても、影響は小さいのではないか」などとする署名記事が掲載されました。

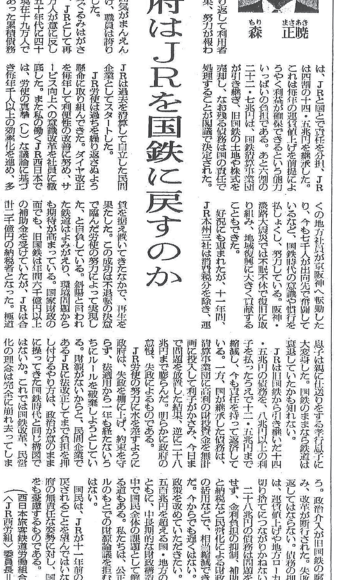
JR西労組は発行元の新日本海新聞社に直接抗議したほか、米子地本を中心に、1万人に上る住民アンケート調査や私たちの主張を示したビラ配布などの取り組みを行いました。この運動は地元のみならず全国の世論を喚起し、結果的に米子空港の拡張工事では、2008年に境線のルートを変更して空港と直結する米子空港駅が整備されるに至っています。

「境線問題」で記者会見
アンケート調査 "廃止"へ抗議90%
廃止論に抗議、現地でビラ配布

日本海新聞
「境線廃止記事」に対する
抗議活動を伝える
当時のJR西労組新聞

京都駅ビル開業・大階段駈け上がり大会がスタート！

1997年9月にはJR西日本発足後の最大のプロジェクトであった新・京都駅ビルが開業しました。JR西労組は、京都駅ビルの価値を高めて情報発信するとともに、運動の活性化を図るために、当時の杉原中央執行委員をはじめ若手のアイデアを基に、客足が最も遠のく寒風吹きすさぶ2月に「京都駅ビル大階段駈け上がり大会」を企画し、KBS京都の主催の下、1998年2月17日に第1回大会を開催することになりました。この大会は「冬の京都の風物詩」「春季生活闘争の前哨戦」として定着し、今日まで途切れることなく続いており、2017年2月には記念すべき第20回大会が開催される予定です。



98年）3月11日　水曜日　13版　主張・解説　4

論壇

政府はJRを国鉄に戻すのか

森　正暁（もり　まさあき）

二十八兆円もの旧国鉄の長期債務の処理にあたり、政府は筋の通らない財源捻出策を国会で成立させようとしている。この債務はすでに国が責任を持って処理することが決定しているが、そのうちJR社員の国鉄在籍時の年金負担金三千六百億円をJRに押し付けるものである。しかしこれも、一昨年の閣議決定と国会審議を経て国が負担することで決着している。国鉄改革の理念を覆そうとする政府の姿勢に、JR労働者の立場から意見を申し述べたい。

国鉄には「経営」はなかった。政治の道具として採算に関係なく新線建設を押し付けられて赤字が累積し、運賃値上げを繰り返して利用者も減少した。その結果、努力が報われない退廃的な雰囲気がまんえんし、社会の指弾を受け、職員は誇りを失い、職場は荒廃した。

国鉄は徹底的に身ぐるみはがされ、一九八七年四月、JRとして再出発した。改革で九万人が意に反して鉄道を去り、昭和五十年代に四十二万人いた職員は、現在十九万人である。三十七兆円もあった累積債務は、JRと国とで責任を分担、JRは四割の十四・五兆円を継承した。これは毎年の運賃値上げを前提にようやく利益が確保できるという能力いっぱいの負担である。あと六割の二十二・七兆円は、国鉄清算事業団が引き継ぎ、旧国鉄の土地や株式を売却し、なお残る債務は国の責任で処理することが閣議で決定された。

JRは過去を清算して自立した民間企業としてスタートした。

JR労使は過ちを繰り返さぬよう懸命に取り組んできた。ダイヤ改正を毎年して利便性の改善に努め、サービス向上への意識改革を社員に徹底した。また私の働くJR西日本では、労使の真摯（し）な議論に基づき毎年千人以上の効率化を進め、多くの地方社員が京阪神へ転勤したり、今も七千人が出向先で奮闘しているなど、国鉄時代の意識や慣行を払しょくし、努力している。阪神・淡路大震災では不眠不休で復旧に取り組み、地域復興に大きく貢献することもできた。

好況にも恵まれたが、十一年間、JR本州三社は消費税分を除き、運賃を据え置いてきたなかで、再生を果たした。この成功は不退転の決意で臨んだ労使の努力によって実現した、と自負している。斜陽と言われた鉄道はよみがえり、環境問題からも期待が高まっている。国家財政の面でも、旧国鉄は年間六千億円以上の補助金を受けていたが、JRは合計二千億円の納税者となった。極道息子は親に仕送りをする孝行息子に大変身した。国鉄のままなら鉄道は衰退していたかも知れない。

JRは旧国鉄から引き継いだ十四・五兆円の債務を、八兆円以上の利子を払ったうえで十二・五兆円まで縮減し、今も責任を持って返済している。一方、国が継承した債務は、清算事業団に高利の財投資金を無計画に投入して利子がかさみ、今日まで問題を放置した結果、逆に二十八兆円まで膨らんだ。明らかに政府の怠慢、失政によるものである。

JR労使の努力に水を差すように政府は、失政を棚に上げ、約束を守らず、法適用から一年も経たないうちにルールを破棄しようとしている。財源がないからと、民間企業であるJRに法改正してまで負担を押し付けるやり方は、政治が意のままに操ってきた国鉄時代と同じ構図ではないか。これでは国鉄改革、民営化の理念は完全に崩れ去ってしまう。政治介入が旧国鉄の腐敗を生み、改革が断行された。失敗を繰り返してはならない。債務の押し付けは、運賃値上げや地方ローカル線の切り捨てにつながりかねない。

二十八兆円の債務は問題を先送りせず、金利負担の抑制、補助金返上と納税など民営化による財政貢献分の活用などで、相当縮減できたはずだ。今からでも遅くはない。誤った政策を改めていただきたい。また、五百兆円を超える国・地方の借金とともに、中長期的な財政構造改革の中で国民全体の課題として解決を図る道もある。私たちは、公正なルールのもとでの財源論議を拒むものではない。

国民は、JRが十一年前の国鉄に戻されることを望んではいない。政府の無責任な姿勢に対し、国の将来をも憂慮するものである。

（西日本旅客鉄道労働組合〈JR西労組〉委員長＝投稿）

朝日新聞に掲載された
債務追加に対する森委員長の主張

国鉄清算事業団長期債務追加負担反対闘争の展開（前編）

追加負担断固反対！
国鉄債務のJRへの押し付け断固反対！ JR連合
JR西労組

長期債務反対国会前行動

「特集第1号」で記載したように、国鉄改革の最大の課題であった債務処理は、国鉄固有の長期債務25.4兆円のほか、鉄道建設公団債務や年金債務などを含め最終的に37.1兆円に達しました。その処理方法として、JR本州3社とJR貨物が能力ぎりぎりの14.5兆円を負担、残る22.7兆円は国鉄清算事業団が引き継ぎ、後者について、土地の売却やJRの株式の売却による収入など（自主財源）を充当してもなお残る債務（13.8兆円）は、最終的に国において処理することとされました。このことは、1986年1月の閣議決定で明確に確認されています。

JR各社は経営努力によって着実に債務を返済し、国鉄改革から10年後1996年には12.5兆円に縮減されていた一方で、当初22.7兆円だった国鉄清算事業団債務は、財政投融資の資金の投入などによる高い金利負担がかさんだうえに、地価高騰時の土地売却の見合わせや、株式市況の低迷によるJRの上場の遅れなどにより処理が滞り、減少するどころか28兆円にまで膨張していました。先に述べた通り、この長期債務は国が責任を持って処理すべきで、JRへの負担はまったく理屈の通らないことは言うまでもありません。

1996年、政府・与党はこの事業団債務の最終処理案を議論していましたが、順調な経営を続けていたJRにも新たな負担をさせるべきとの意見が出され、1997年10月に政府・与党財政構造改革会議企画委員会が示した方針は「JRも何らかの方策を考えることが望ましい」とするものでした。これに対し、JR連合は全国の駅頭で実施した活動により集めるなどした署名86,000名分を11月に首相官邸に提出してJRに負担を強制しないよう要請しました。

しかし、1997年12月に同会議は、同年4月に鉄道共済年金を厚生年金に統合した際の「厚生年金移管金債務」を持ち出し、その一部にあたる3,600億円のJR追加負担を含む処理策案をまとめました。そして、1998年に入り政府はJR追加負担を強制する「旧国鉄長期債務処理法案」を国会に提出する動きが進められようとしていました。

JR西労組は、JR連合と連携して「JRへの追加負担は、過去の閣議決定、国会審議、法成立の経緯を覆し、公的な信用を著しく失墜するもの」「民間企業からの資金調達に政府権力で『法改悪』を行うことは民主主義の土台を切り崩す誤りであり、民営化の趣旨にも逆行している」などと主張し、法案の提出阻止と撤回を求めて徹底した反対闘争を展開することとなりました。

政府・与党の暴挙に対し全員参加で抗議行動を実施

具体的な行動として、まず、1998年2月に主要駅頭で理解を求めるパンフレットの配布行動を行ったほか、同じく2月19日～20日のJR連合第1次国会前座り込み闘争に30名が参加したのを皮切りに、3月11日には1,200名規模で開催されたJR連合中央総決起集会に260名が参加。「JRへの追加負担反対」の横断幕を付けた5台のバスで上京して都内をパレードしたほか、デモ行進と国会への請願行動を行いました。さらに、全組合員による抗議の「寄せ書き」（1273枚）を作成して首相に郵送したほか、抗議行動に対する100円カンパ（総額369万円）を実施するなど、参加型の運動を展開しました。

なお、3月11日付朝日新聞朝刊の「論壇」には森委員長による「政府はJRを国鉄に戻すのか」と題する主張が掲載されています。

この反対闘争は、雇用不安をはじめ、大変な苦労や混乱を経て誕生したJR西日本を、政治介入によって再び国鉄に戻すような暴挙を絶対に許してはならないという組合員の決意と怒りを結集させた運動として、全員参加によって力強く進められました。【次号に続く】