

# はじめに

1987年(昭62)4月、国鉄「分割・民営化」が強行されJR7社体制となって来年(2006年)4月には20年目となります。

この間、政府や財界、JRなどは、「国鉄改革は成功し、大きな成果を上げた」と評価し、国立病院等の独立行政法人化、日本道路公団民営化や郵政民営化などを進めるための世論作りのテコに利用してきました。

しかし、「分割・民営化」の主要な目的とされた長期債務は、土地や株式を売却したにもかかわらず、約25.5兆円から約28.3兆円までに増加させて、国民負担に転嫁するという失敗を行っています。

さらに、本年4月25日、JR西日本・福知山線では、107名の人命を奪い、約555名の負傷者(航空・鉄道事故調査委員会「経過報告」9月6日より)を出すという大惨事が発生しました。

この事故発生の要因の一つは、JR西日本が国鉄改革法第一条の「効率的な経営体制を確立する」という目的に沿って「利潤追求を第一」とし、鉄道輸送機関としてもっとも重視しなければならない「安全」をないがしろにしてきたことの帰結であることは明らかです。

事故発生とともに、自民党政府、財界・大企業の規制緩和によって、競争社会・弱肉強食社会を招いていることに対する国民的批判が数多くマスコミを賑わしました。

その一つに、『JRは、その後の新自由主義改革の突破口。民営化モデルと喝采されているが、本当だろうか。巨額の赤字は旧国鉄清算事業団に切り離し、最終的には一般財政にツケ回して国民負担に転嫁した。土地からレール、駅舎、立地に至るまで、すべては社会的共通資本として、国鉄発祥の時から最優遇条件で国民が与えた有形、無形の公共財だ。それを、民営化後は思いのまま利益追求の手段として駆使できる』(経済評論家・内橋克人氏)2005.5.2付「河北新報」と民営化成功という宣伝に対してその本質的な問題点をすどく指摘しています。

建交労鉄道本部(旧全動労)は、近代社会における「人の移動」と「物の輸送」は、生産と労働、文化など人間の社会生活にとって欠くことの出来ないものであり、安全で安心して利用できるJR、公共鉄道として再生させることが必要と考え、これまで「JRを公共交通機関として再生させるため」の第一次提言(1993,6)、第二次提言(1996,4)、第三次提言(2001,6)を発表して運動してきました。

今回の「20年の検証」は、これまで三回の「検証と提言」を継承し発展させる立場にたって、国鉄「分割・民営化」以降のJR会社の経営状況、安全無視のリストラ強行をはじめとする実態を明らかにして、「分割・民営化」は、国民・利用者、労働者に何をもたらしたのかを検証しました。

そして、JR会社が国際的労働基準であるILO条約をはじめとする法令順守(コンプライアンス)の立場にたち、公共交通機関として社会的責任(CSR)を果たすよう提言を行います。

# 国鉄「分割・民営化」のねらい

## 一、国民共有財産をぶんどり、たたかう組合つぶし

### 1. 「戦後政治の総決算」から小泉構造改革へ

政府・財界は、1980年代以降、「高度成長政策」が破綻する中で、経済・財政のたて直しと戦後政治の総決算をはかるとして「第二臨調（第二次臨時行政調査会）」（会長・土光敏夫前経団連会長）を発足させました。中曽根元首相は「『国鉄改革は』は『臨調・行革』の203高地」と位置づけ、「『行革』で大掃除をして、お座敷をきれいにして立派な憲法を安置する」と狙いを語りました。併せて、医療・年金などの社会保障の切捨て、消費税導入など多くの分野で「規制緩和」「民間活力の活用」と国民収奪の強化、市場開放・自由競争政策を遂行してきました。

歴代の自民党内閣は、国鉄に対し、田中角栄内閣の「日本列島改造計画」にみられるように、新幹線建設をはじめとする新線建設を借金によって行って、鉄鋼やセメント、建設、車両製造など、大企業に膨大な市場を提供し高度成長政策を支える役目を担わせてきました。

「第二臨調」は、「官営」は非効率であり、「民営」が効率的であるという大キャンペーンを繰り広げ、国鉄や電電公社、専売公社を民営化し、国民の共有財産を財界・大企業に安価で譲渡し、財界・大企業に新たな市場開放を行ってきました。

さらに、政府自民党は、企業に社会的責任を発揮させるためのルールや制度は、社会秩序を維持するための必要最小限の役割を担えばよいとした財界の要望に応え、労働法制の連続改悪や、産業再生法・会社分割法など大企業のリストラを支援する法律を成立させ、国民の安全や暮らし、中小企業の営業を守る規制を含め全面的な「規制緩和」をはかり、「弱肉・強食」の社会・経済体制づくりをすすめています。

小泉内閣は、「構造改革なくして景気回復なし」「備えあれば憂いなし」を唱えて、公共事業を通じて国民の税金を食い物にする政財官癒着による金権・腐敗政治にはメスを入れず、医療改悪や郵政民営化、特殊法人民営化、自衛隊のイラク派兵、憲法改悪など国民の暮らしと平和に真っ向から挑戦すると共に庶民増税・消費税増税など国民に激痛を押しつけ、経済危機・財政危機を反動的に打開しようとしています。

特に、交通運輸分野では、国鉄「分割・民営化」を突破口として、航空、トラック事業やタクシー事業の「参入自由化、競争再編」など、「規制緩和」政策を強め、企業間、分野間の競争を激化させることによって財界・大企業の市場支配をねらう施策が次々と行われました。その結果輸送秩序は混乱し、国民生活・環境、安全、労働などに重大な悪影響を与えています。

「民営化」問題については、国鉄「分割・民営化」の手法をまねたやり方で行っていますが、国鉄「分割・民営化」の中心的課題であった旧国鉄の長期債務は増え続けて国民負担に転嫁しています。

JR各社は、安全無視と儲け本位の経営施策で、駅・保線・電気・車両検査など全ての部門で「外注化」を拡大しているのをはじめとして、徹底した人減らし「合理化」・効率化による労働強化をすすめています。このことが信楽事故や福知山線事故などをまねく大きな要因となっており、公共交通機関として安心して利用でき、安全な鉄道というもっとも大切な使命を投げ捨てるに等しい経営を行っています。

国鉄「分割・民営化」政策は、国民にとって「百害あって一利なし」、財界・大企業の利益擁護であったことが今日、明白になってきています。

## 2. 労組つぶしに抗してのたたかい

「分割・民営化」は、国民の共有財産と全国輸送網を財界・大企業に開放するとともに、国鉄の労働組合を資本の言いなりになるように変質・解体する狙いを併せ持って強行されました。

特に、電電公社や専売公社の民営化では、職員の全員を承継したのにもかかわらず、国鉄では、全員解雇、あらためて新規採用をするという選別・差別を「法律」の名によって「合法化」する手法をとり、労働者・労働組合の分裂と右傾化を進めました。

中曽根康弘元首相は、『いわゆる総評の牙城は国鉄だったんですね。これは総評の中核だったわけです。分割・民営化によって、国鉄労働組合を崩壊させました。非常に左翼的な戦闘的な労働組合運動が、これで変わって、どちらかというとな民的な協調主義的な労働運動に変わって、いわゆる連合ができる素地をつくった』（NHK放送大学インタビュー、1997.10.6）と国鉄「分割・民営化」の大きな狙いを隠すこともせず語っています。

国鉄労働者・労働組合は、戦後の日本の労働組合運動が「国民生活擁護のたたかいや平和・民主主義を守る運動」をたたかう中で大きな役割を果たしてきたことは誰がみても明らかです。その中に分裂を持ち込み戦線を分断して、さらにその後の「連合」結成(1998年11月)につないできています。

政府・財界・国鉄などが、民営化するに当たって用いた最大の手法が、労働者に対する様々な差別と新規採用という選別の手法でした。私たち全動労や国労等がこの無法な攻撃に立ち向かい粘り強くたたかってきました。たたかひの経過の中に様々な攻撃があり紆余曲折がありましたがそれを統一と団結で打ち破る努力が続けられています。

1047名の採用差別事件は、地方労働委員会と中央労働委員会の救済命令交付、ILO(国際労働機関)の6回にわたる勧告など、国内外で政府・JRの責任による解決を求める動きがありました。しかし、一方で4党合意(JRに責任無しを認めよ)や、裁判所の労働委員会命令の取消し判決によって長期化しています。

2005年9月15日、東京地裁は、国鉄清算事業団を継承した「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構」(鉄道運輸機構)の責任を認定し、一人500万円の損害賠償支払いを命ずる判決を出しました。(P23に建交労の声明)

全動労争議団も、東京地裁に提訴して審理が続いており、政府交渉、大衆行動の積み重ねと併せて、1047名の統一した取り組みをはかりながら早期解決に向けてたたかっています。

## 二、国民負担で「分割・民営化」政策を推進

### 1. 「成功」を描くために手直し策

1987年(昭62)4月以来、政府・財界などは、『『分割・民営化』は大成功した』と宣伝しながら、一方では、鉄道事業者一般への税軽減措置のほかに、経営難に苦しむ三島・貨物会社はじめ、JR会社には特別の財政支援や矛盾の手直しのための下記のような措置をとってきました。

1987年(昭62)4月	JR7社の固定資産税等の軽減措置(10年間)
1997年(平9)4月	JR三島会社、貨物会社の固定資産税等の軽減措置継続(5年間)
1997年(平9)	JR三島会社、貨物会社に1000億円の無利子貸し付け措置
1997年(平9)	JR三島会社の経営安定基金運用利子確保の支援措置
1998年(平10)12月	「国鉄の長期債務処理法」、国民負担に転嫁
1999年(平11)5月	鉄道事業の参入・退出の自由化をはかる「鉄道事業法改正」
2001年(平13)6月	JR本州三社の「完全民営化」と指導指針の策定

2001年(平13) 6月 新幹線鉄道大規模改修準備金の損金算入措置 など。

これらは、「分割・民営化」の矛盾や破綻を取り繕う施策であることを示しています。

JRとなって、利用者や地域住民からは「ワンマン列車や無人駅が増えて不便になった」「ちょっとした事故でも大幅に遅れ、回復に時間がかかりすぎる」「町がバリアフリー化に金を出したが無人駅になり、列車本数も減った」など不満の声が寄せられています。

しかし、政府は、「規制緩和」政策をおし進め、「鉄道事業法」を、地元自治体の同意がなくても、鉄道事業者が「線路廃止」を国に届け出で1年経つと自動的に廃止できるという「線路廃止自由化法」に改悪し、大手や中小私鉄ではこの法律を利用して、儲からない線路の廃止を進めています。JR西日本では、2003年11月、可部線の可部～三段峡間(46.2km)を廃止しています。

JR本州3社の「完全民営化法」は、「JR会社法」で事業計画や役員人事などについての認可を受けていたのを「JR会社法」の適用からはずして、基本的には私鉄と同様、「鉄道事業法」の規制だけを受け、事業内容の拡大、路線の廃止などを自由にできるようにしたものです。

全労連国鉄闘争本部と建交労鉄道本部は下記の声明を公表しました。

### 公共交通機関の役割放棄につながる JR本州三社の完全民営化

2001年3月15日

全労連国鉄闘争本部

建交労・鉄道本部

この4月には、国鉄「分割・民営化」から満14年となります。政府は、今通常国会にJR東日本・東海・西日本の三社の「完全民営化」法案を提出することを明らかにしました。そもそも「分割・民営化」は、約25.5兆円の長期債務の解消や民間活力の活用を旗印に実施をされ、その過程で、国鉄内の労働組合運動の弱体化をねらった選別・差別が行われました。

私たちは、「完全民営化」のもたらす問題点を明らかにして、公共鉄道輸送機関としてJRの役割を高めることを求めるものです。

- 1 現在、JR七社は、「JR旅客会社・貨物会社法」によって、「代表取締役選任・事業計画策定・財産譲渡・社債発行・長期借入金の実行・会社定款の変更」などが国土交通大臣の認可事項となっております。さらには、駅前地域の中小企業者の事業活動を妨げ、利益を不当に侵害することのないように配慮しなければならないことになっています。
- 2 本州三社の「完全民営化」は、鉄建公団(国)所有の全株を売却して「JR会社法」条項の対象外とするものです。このことによって、日本の大都市圏をかかえる本州三社は立地条件などの優位性を利用して「総合サービス企業化」をはかり、駅前商店街の経営を圧迫する事業拡大を野放しにすることになります。また、利潤追求の経営によって、ローカル線の廃止や整備新幹線建設に伴う並行在来線の経営分離をつぎつぎと行い、国民の足としての役割を放棄する動きを深めることになります。

そして、安全輸送の面から見ても、JR新大久保駅のホームからの転落死亡事故や車両故障事故などが続発していますが、これは、安全・サービスに必要な要員を削減したり、車両や線路の検査・保守体制を省略して営利本位の経営を行っていることに第一の原因があり、この方向がいつそう強まる危険性があります。

さらには、経営安定基金の運用益によって経営を行っているJR北海道などの三島会社と7連続経常赤字のJR貨物などの経営問題を放置したままになり、全国一貫輸送網の法規制がバラバラとなり「分割・民営化」の矛盾をいつそう深めるものとなります。

- 3 一方、1047名国鉄労働者の不当解雇問題は、「分割・民営化」の過程で行われた組合差別であり、かつて運輸大臣自身が「解決しなければ国鉄改革は終わらない」と述べて

きた問題であり、早期の解決が求められているものです。「完全民営化」だけを先行するのは、これまでの政府の見解と異にするものとなります。

以上の点から、私たちは、JR本州三社の「完全民営」に反対し、拙速に進めるのではなく、JRの公共交通としての役割を明確にして、安全サービス向上と公共の福祉に貢献できる鉄道とするために、安全輸送に必要な要員の確保設備の改善、安全輸送の基準強化をはかるとともに、1047名解雇問題の早期解決を強く求めるものです。

## 2. JR各社への手厚い支援策

### (1) 「19年問題」について

「分割・民営化」から20年目を迎えるに当たって、この間のJR各社への支援策の期限切れを控えています。いわゆる「19年問題」というものです。「契約」や「税軽減措置」などで改めて検討すべき事項には次のものがあります。

「旅客会社及び貨物会社相互間の運輸に係わる経費精算協定」

車両関係経費、乗務員経費、動力費、駅相互間委託、鉄道線路使用料、  
他社依頼等、その他

「線路使用料に関する協定」 平成19年(2007.3.31)まで

「受委託協定」 「列車の運行管理の受委託の協定」

### (2) JRに係る主な税の軽減措置

法人税

新幹線鉄道大規模改修準備金、損金に算入する。

外形標準課税

・旅客会社の資本割の課税標準は、資本準備金に係る商法の特例を適用した金額を資本等の金額から控除。(2009年3月31日まで)

固定資産税

・皇室の用に供する車両は非課税。

・JRが鉄道運輸機構から有料で借り受けている市街地トンネルは非課税とする。

・新幹線特例、東北・北陸・九州新幹線の新線建設に係る構築物について、  
最初の5年間は1/6、その後5年間は1/3に軽減する。

・青函トンネル及び本四架橋に係る鉄道施設、1/6に軽減する。

・貨物会社が貨物鉄道輸送の効率化のために取得した高性能機関車、コンテナ貨車、  
5年間は1/2に軽減する。(平成18年3月31日までに取得したもの)

・貨物会社が貨物鉄道輸送の効率化のため、第三セクター整備及び所有し貨物会社が  
借り受ける鉄道施設、最初の5年間は1/3、その後5年間は2/3に軽減する。  
(平成18年3月31日までに取得したもの)

・昭和62年3月31日現在 旧交納付金附則第17項の適用があった償却資産、  
(立体交差化施設) 最初の5年間は1/6、その後は1/3に軽減する。  
(保有機構からJRに譲渡される新幹線鉄道についても適用)

・旅客会社の本来事業用資産は平成元年度から平成18年度まで、1/2に軽減する。

・旅客会社及び貨物会社が旧国鉄から承継した本来事業用資産は平成18年度まで3/5に  
軽減する

・鉄道運輸機構の行う基盤整備事業により貨物会社が取得する資産、

旧資産の価格の1/2を控除する。

事業所税

- ・旅客会社及び貨物会社に係る本来事業用事務所は資産割3/4とする。  
(貨物会社にあつては1/2)の控除とする。(平成19年3月31日まで)

軽油引取税

- ・貨物会社のフォークリフト等の動力源用は課税免除する。

(3) 下がる運用益を「底上げ」

三島会社は、経営安定基金の運用益を繰り入れて、営業収支の均衡をはかってきましたが、低金利時代の影響を直接うけてしまい、経営悪化を深化させない措置として、運用利率の確保をはかっています。鉄道運輸機構(鉄建公団)から本州三社への貸し付けの形態をとりながら運用益は三島会社へまわすという姑息な手段をとっています。

平成9年度から、5年間、4.99%、

平成14年度から、5年間、4.4%、平成19年3.31まで延長。

### 3. 国民負担は、一般会計で23兆5千億円に

(1) 国鉄でも営業黒字だった

国鉄「分割・民営化」は、国鉄の長期債務(借金)を無くすことを口実に強行されました。

国鉄の長期債務は、国鉄労働者や国民・利用者の責任でなく、主に次の原因があります。

歴代の自民党政府が高度経済成長政策の推進をはかり、国鉄の財政事情を無視し、新幹線建設などで財界・大企業に奉仕してきたこと。

自民党議員の利権あさりと国鉄官僚による膨大なムダ使いなど、政財官が癒着し、国鉄を食い物にして借金政策を続けてきたこと。

このように無責任で無計画な政府の交通運輸政策によって生まれたものです。これは、国鉄最後の決算となった86年決算では、長期債務の負担を除いた営業収支が黒字であったことから明らかです。(表1)

(表1) 国鉄とJR7社の営業収支

	国鉄 1986年度	JR7社 1987年度	々 1991年度	々 1996年度	々 2000年度	々 2004年度
営業収入	34,128	36,328	45,307	45,983	43,507	43,262
営業費	30,465	32,806	38,392	37,640	36,913	36,062
営業益	3,663	3,522	6,915	8,343	6,594	7,200

【註】国鉄の数値は、営業費に「利子及び債務取扱諸費13,253億円」などを入れて、赤字とされてきた。(決算報告等により作成・建交労)

(2) 減らなかった長期債務

「分割・民営化」の際、政府は国鉄の長期債務だけでなく、鉄道建設公団債券債務・本州四国連絡橋公団債務や三島基金(経営安定基金)国鉄職員の年金負担分を含め、総額37兆1,000億円を「長期債務等の総額」(表2)とし、国鉄清算事業団が25兆5,000億円、新事業体(JR会社)が11兆6,000億円を承継し、処理する計画(表3)でした。

当初計画では国鉄清算事業団が承継した債務は、土地売却で7兆7,000億円、株式売却で1

兆2,000億円、国民負担が13兆8,000億円となっていました。

国鉄清算事業団と鉄道建設公団は、87年から2000年までに土地と株売却で約9兆円（土地・6兆7,000億円、株式・2兆9,676億円）の収入がありましたが、毎年1兆円を超える金利負担で国鉄清算事業団の承継債務は増え続けました。（表4）

（表2）長期債務等の総額

国鉄長期債務	25.4兆円
鉄道建設公団債務等	4.5
本州四国公団債務	0.6
雇用対策費	0.3
三島基金	1.3
年金負担等	5.0
計	37.1兆円

（表3）長期債務の承継先

国鉄清算事業団	25.5兆円
土地売却	(7.7)
新幹線保有機構	(2.9)
株式上場	(1.2)
国民負担	(13.8)
新事業体	11.6兆円
計	37.1兆円

（表4）国鉄清算事業団の長期債務残高と土地売却・株上場の推移(抜粋)

	1987	1990	1993	1996	1997	1998	1999	2000	2002	2004	2005
長期債務・兆円	25.5	27.1	26.6		28.1	25.0	23.8	23.5	22.8		
土地売却・億円	1,329	8,113	6,308		8,080	1,514	529	656			
株式上場・億円 売却株数(万)			10,759 東250	4,878 西136.6	4,859 海135.4		6,520 東100		2,660 東50	2,607 西63.4	4,770 海60

土地売却合計額 6兆7,219億円(2002.6) 株式売却合計 3兆7,053億円(2005.7)

### （3）国民に負担を転嫁して目隠し

政府自民党は、1998年12月、「国鉄長期債務処理法」を成立させ、約27.7兆円(1998年度首)の処理策を次のように決定しました。(1999年度運輸白書)

一般会計負担23兆5,000億円、鉄建公団負担(土地・株式売却と国庫補助)4兆900億円、JR負担1,800億円。

一般会計からの負担の内訳は、たばこ税を1本1円引き上げて、年2,245億円を処理にあてる、郵便貯金剰余金から年2,000億円を5年間処理にあてる、歳入・歳出両面の努力により、一般会計による処理を60年間で行う、とされています。

この処理策は、国鉄長期債務となんら関係のない「たばこ」(1本あたり1円)や郵便貯金の利子から毎年2,000億円づつ5年間繰り入れ、残った債務は毎年4,000億円づつ60年かけ返済するというもので、国民負担は当初の13兆8,000億円から27兆円以上(鉄建公団負担を含め)に膨れ上がり、借金を無くすとして強行した「国鉄改革」は財政面から見れば完全に失敗であったことは明らかです。現在、一般会計で処理された額は、毎年国会に報告されることになっており、2004年3月末、22兆8,677億円の残額となっています。

## 、「分割・民営化」は何をもたらしたか

### 一、本州三社は大儲け、三島会社は「基金」に依存

#### 1. JRの多角経営

この間のJR7社の経営状況は、職員削減による人件費の縮小、長期債務の切り離し、事業拡大などにより利益を積み増ししてきています。

JR東日本など本州三社は、安く譲り受けた一等地を利用してホテル、百貨店などに進出し、巨大な「総合サービス企業」として中小企業者を犠牲にして独占的大利潤を生み出しています。

JR本州三社は、不況により交通運輸産業が軒並み前年比で経常利益が下がっている中で、2004年度の鉄道営業収入は三社合計で3兆8,787億円となっています。この額は87年の「分割・民営化」移行当初の鉄道営業収入2兆4,804億円に比べ156%となり、経常利益も87年の1,454億円から3,680億円と253%と2.5倍以上の大幅な利益をあげ、大手私鉄15社の経常利益2003年度約1,544億円を大幅に上回っています。(表5)(表6)

本州三社は、鉄道事業部門で増益となると共に、安く譲り受けた一等地を利用し、「総合サービス企業」としてホテルや百貨店業界などに進出して、鉄道事業部門以外の収入は三社合計で87年度529億円から2004年度の連結決算での運輸事業以外の売上高は、三社グループでは1兆3,864億円、実に26.2倍となっています。

一方、JR北海道など三島会社では経営安定基金依存の経営問題、深名線などローカル線廃止や整備新幹線建設にともなう在来線の経営分離廃止問題、JR貨物は8年連続「経常赤字」など、国鉄「分割・民営化」の矛盾が顕著となってきており、さらなる支援措置の継続をどうするかが問われる状況となっています。

三島会社は、JR発足時から赤字が想定され、経営安定基金1兆2,781億円の運用益で営業赤字を補填してきました。しかし、発足当初三社合計933億円あつた運用益は政府の超低金利政策により97年には573億円と当初に比べ61%に留まり、98年からは基金を「運輸施設整備事業団」(当時)に貸し付けて約4%の高金利運用とする救済措置をとられています。

三島会社は、不況と経営安定基金の運用益の低下などによる営業赤字を理由に、96年1月、近距離利用者に照準をあてた運賃の値上げを行ないました。三島会社の2004年度の鉄道事業収入は三社合計で2,555億円、営業費は2,956億円で営業損益は407億円、最終的に経営安定基金の運用益でかろうじて黒字決算となっています。

三島会社は、「分割・民営化」の地域的矛盾をかかえる一方で「経営安定基金」や多額の減税措置などの恩恵を受けながら、それぞれ札幌、福岡などの大都市を中心に事業拡大を行っています。地域住民・利用者に負担を押し付け、人減らし「合理化」を強行して、大手スーパーなどと手を組みながら利益のあがる分野に大規模な投資をすすめています。

## 2. 本州三社の経営状況と「中期計画」

### (1) JR東日本...営業収益は1.2倍、当期利益は3.5倍

JR東日本グループは、92の子会社と関連2会社で形成して、2004年度決算(連結決算)では、売上高が2兆5千億円(連結決算)を超え、当期利益は1,198億円と過去最高利益となっています。

これは、首都圏をはじめとして各地の一等地を有するという条件を利用して「駅スペース活用事業、ショッピング・オフィス事業、ホテル業」などへの事業拡大を行い、売上高は7,393億円となり29.0%を占めています。

JR東日本は、43のホテルで部屋数5,299室、小売店1,379店、飲食店218店などいっそうの事業展開をおこなっています。

JRは各社とも「中期計画」をたてて事業の拡大とリストラを行っています。

JR東日本は、中期経営構想「ニューフロンティア21計画」(2001年~2005年)と「ニューフロンティア2008」(2005年~2008年)を策定し、「1日1600万人が移動し交流する駅空間という最大の経営資源の可能性を100%引き出す」として、その中で、上野駅は年間100億円の売り上げを見込み、さらに、大宮駅、西船橋駅などの大規模開発を行い、品川駅、高崎駅、宇都宮駅、大船駅、立川駅など次々と21世紀の新しい駅づくり「ステーションルネッサンス」を強力に推進するとしています。業務の効率化ではメンテナンス体制の構築等を推進し、新たな人事制度問題に

についても進めています。

「ニューフロンティア2008」(2005年～2008年)では、

(イ)4年間の連結営業キャッシュフロー総額2兆円をめざす。(2004年度実績、4,077億円)

(ロ)株主資本に対する長期債務の比率を2倍程度にする。(2004年度実績、株主資本1兆1,835億円に対し、長期債務が3兆8,330億円で約3.2倍)

(ハ)総資産営業利益率、現在5%を6%とする。(2004年度実績、営業利益3,585億円、総資産6兆7,162億円で5.35)など、利益追求を強める計画としています。

一方、鉄道事業部門では、1日当たりの列車本数は1986年は10,416本であったのが、2005年には12,478本となり2,062本増えており、輸送量も約20%増えています。

しかし、鉄道事業従事員は、1987年には73,300人であったのが2004年には47,620人となって、25,680人も減らし、さらに削減を続けています。

## (2) JR東海...過去最大の利益

JR東海グループは、36の子会社と関連2会社で形成して、2004年度決算(連結決算)では、売上高が1兆4,094億円、経常利益は1,423億円で営業収益・経常利益・当期利益とも過去最大の増益となっています。

関連事業グループ会社は、1987年には20社、営業収益538億円でしたが、2003年には37社、営業収益4,435億円と実に8倍以上となっています。

鉄道事業では、東海道新幹線の収入が9,811億円(2004年度決算)となっており、収入全体の90.3%を占めている新幹線中心の会社です。2003年10月、新幹線品川駅を開業するとともに、JR東海タワーズビルを2000年3月に全面開業し、品川駅、小田原駅、清水駅、舞阪駅の改良などを進めるとしています。また、品川新駅開業にあわせ700系車両の投入を促進し、「のぞみ」30分間隔運転をしています。

また、JR東海は、845億円の経常利益(2001年度決算)を上げているにもかかわらず、子会社化したJR東海バスを地域住民や自治体の反対を押し切り、2001年に9路線76系統のバス路線廃止を強行しました。

路線バスについては、一部を除き赤字が続く路線を廃止して、高速バスと貸切バスを基軸とした営業体制に切り替えて、「ユニバーサルスタジオ・ジャパン」等の販売促進を強め、大量退職期に入ることから関連会社等では雇用形態の多様化を図っています。

2001年度から5ヵ年計画の「時代に適合した業務運営体制の整備について」とする約2,200人の要員削減をすすめています。

JR東海は、「完全民営化」法の審議過程で、東海道新幹線の大改修に約1兆円を要するとして、その半分の5000億円を「引当金」として積み立て「損金」に参入する事が認められるという優遇措置を受けています。株主には、2004年度後期の配当金を2500円から3000円としています。

## (3) JR西日本...福知山線事故・儲け本位と40%の人員削減

JR西日本グループは、66の子会社と関連4会社で形成して、2004年度決算(連結決算)では、売上高が1兆2,208億円、経常利益は959億円で、鉄道旅客収入7,504億円(2004年度決算)の内、在来線収入が4,370億円と58.2%を占めています。

新幹線では飛行機との競争がいつそう激化し、人減らし「合理化」を強行しています。2004年度の社員数は、32,850人となっており、1987年当時51,538人から約40%も削減しています。職場内の労務管理も自殺者が出るなど人権無視の状態が横行しています。

JR西日本は、「完全民営化」により「鉄道再生の第2ステージ」に入ってゆくとして、2001年から5年間の「中期経営目標」を策定し、社員41,000人を32,000人に9,000人削減するなどを前倒し達成をし、2005年3月から「チャレンジ2008」を策定し1兆2,500億円の売上げを目標とし

ています。

連結決算会社66社の連結利益の最大化をめざす新たなグループ体制を構築し、大阪駅の改良や「ひかりレールスター」を追加投入し、「ユニバーサルスタジオ・ジャパン」の輸送確保を強めるとともに、一方、保守作業の見直し等、線区の特情を勘案しながら徹底した業務の効率化を進めています。このような中で、2005年4月25日、犠牲者107人という福知山線大惨事が発生し、安全無視、儲け本位の経営施策に対する批判が巻き起こりました。大阪支社長方針で、「稼ぐ」を第一にあげている経営姿勢が、無理なスピードアップと労働強化と締め付けとしてあらわれ、大事故発生の要因を作り出しています。

(表5) JR本州三社の「決算」の推移(各年度末決算・億円) (決算報告等により作成)

		1987年度	1991年度	1996年度	2000年度	2002年度	2003年度	2004年度
営業収益	東日本	15,656	19,499	19,679	19,134	18,994	18,972	18,831
	東海	8,746	11,307	11,462	11,048	11,093	11,277	11,492
	西日本	7,630	9,172	9,560	8,815	8,487	8,458	8,464
営業費	東日本	12,692	15,951	15,844	16,246	15,980	15,897	15,724
	東海	8,030	8,431	7,656	7,801	7,846	8,004	8,182
	西日本	6,922	7,894	8,259	7,844	7,453	7,404	7,363
営業利益	東日本	2,964	3,548	3,834	2,887	3,014	3,075	3,106
	東海	716	2,876	3,806	3,247	3,247	3,273	3,310
	西日本	708	1,278	1,300	971	1,033	1,055	1,101
経常利益	東日本	766	1,081	1,041	978	1,641	1,832	1,658
	東海	608	1,170	663	651	907	1,175	1,279
	西日本	80	661	560	434	614	650	744
当期純利益	東日本	274	571	577	562	869	1,043	960
	東海	166	564	339	512	432	669	906
	西日本	20	364	335	259	335	371	480

(表6) 本州三社・連結決算の推移(億円)

		1997年度	1998年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
売上高	東日本	25,148	24,835	25,460	25,433	25,656	25,422	25,374
	東海	12,783	12,342	13,332	13,669	13,630	13,840	14,094
	西日本	12,291	12,050	11,955	11,906	11,656	12,157	12,208
営業費	東日本	21,568	21,491	22,223	22,270	22,225	21,908	21,789
	東海	9,073	8,972	9,973	9,964	10,216	10,396	10,616
	西日本	11,110	10,871	10,836	10,729	10,429	10,888	10,877
営業利益	東日本	3,579	3,344	3,237	3,163	3,430	3,514	3,585
	東海	3,710	3,370	3,359	3,704	3,414	3,444	3,478
	西日本	1,181	1,179	1,118	1,176	1,226	1,269	1,331
経常利益	東日本	1,050	1,248	1,339	1,357	2,026	2,253	2,123
	東海	630	728	723	939	1,037	1,310	1,423
	西日本	480	517	560	700	787	858	959
当期純利益	東日本	662	219	691	475	979	1,198	1,115
	東海	326	108	529	420	490	722	960
	西日本	199	90	309	455	416	470	589

1998年度の当期利益は、厚生年金移管追加負担金支払いによるもの。

#### (4) 本州三社・大株主に巨額な利益配分

本州三社は、1990年からJR東海と西日本、1991年からJR東日本が毎年1株50,000円に対して5,000円の配当を続けてきました。JR東日本は、2002年「完全民営化記念」と称して1,500円の増配当で6,500円、2003年6,000円、2004年6,500円の配当を行っています。JR西日本は、2003年「完全民営化記念」で1,500円の増配当で6,500円、2003年5,000円、2004年6,000円の配当、JR東海は、2004年5,500円の配当を行っています。これは、例えば、20万株持っているとして10億～13億円の配当金を手にすることを示しています。次に見るとおり、大株主は、国内の大銀行グループや外国法人・主にアメリカの投資機関であり、これらに多額の利益配分が行われており、「分割・民営化」によってその儲けにありついているのは誰であるのかが明らかとなっています。(表7)

JR東日本の所有株式分布状況(参考)をみると、わずか0.1%の金融機関が43.85%、0.24%の外国法人が32.36%の株式を保有しており、個人所有は、18.19%のみであり、会社の言っている「株主への配慮」は、国内の大銀行・大保険会社や外国投資機関への奉仕が実態です。他の2社も同様の実態となっています。

(表7) 本州三社における「大株主」の実態

大株主名(本州3社のベストテン)	JR東日本		JR西日本		JR東海	
	持ち株数	比率	持ち株数	比率	持ち株数	率
日本トラスティ・サービス信託銀行	241,493	6.1%	144,672	7.2%	69,723	3.1%
日本マスタートラスト信託銀行	223,373	5.6%	110,587	5.5%	64,308	2.8%
みずほコーポレート銀行	133,441	3.3%	69,000	3.5%	111,978	5.0%
三井住友銀行	105,303	2.6%	64,000	3.2%	-	-
ステートストリートバンク&トラスト	97,908	2.5%	32,050	1.6%	-	-
東京三菱銀行	95,003	2.4%	-	-	30,784	1.4%
ザチェースマンハッタンバンク&エヌエイ	91,741	2.3%	-	-	-	-
日本生命保険	80,155	2.0%	30,000	1.5%	41,600	1.9%
みずほ銀行	73,461	1.8%	-	-	-	-
UFJ銀行	-	-	42,000	2.1%	71,250	3.2%
住友信託銀行	-	-	32,000	1.6%	-	-
第一生命保険	-	-	30,000	1.5%	34,000	1.5%
トヨタ自動車	-	-	-	-	40,000	1.8%
鉄道運輸機構	-	-	-	-	886,071	39.5%
社員持株会	124,711	3.1%	43,103	2.2%	41,776	1.9%

【註】 JR各社のベスト10であり、「-」印のところは、所有数が明確でない。  
「比率」・JR東日本は議決権比率、他は、所有株比率。  
JR東海の「鉄道運輸機構」所有は、2005年7月に60万株放出されている。  
2005年3月31日現在、各社の決算報告等により作成。

(参考) JR東日本・株式所有者別分布状況(発行株式数400万)

	株主数比率	所有株式数比率
金融機関	0.10%	43.85%
証券会社	0.02%	0.92%
外国法人等	0.24%	32.36%
その他の法人	0.59%	4.68%
個人その他	99.05%	18.19%

### 3. 三島会社の経営状況...運賃値上げと基金運用益確保の支援措置

#### (1) JR北海道

JR北海道は、1995年からの「ステップアップ21」で2001年度1万人体制をめざしてきましたが、1999年に達成しました。さらに、駅等の業務委託の拡大、車両の検査周期の延伸、バス部門の見直し等、組織の見直し・深度化を図るとしています。

JR北海道は、グループ39社が一体となって鉄道事業が落ち込むなか、関連事業に力を入れて、札幌南口に38階のJRタワーを完成させるなど、「総合サービス産業」として、2002年度から3年間の「スクラムチャレンジ21」中期計画をすすめ、株式上場の素地を作るとしています。

2005年と2006年の2年間「スクラムチャレンジ2006」「旅とくらしのサポート事業グループ」で50億円の増収をめざしています。

JR北海道は、上砂川線（砂川～上砂川間7.3km）に続き、深名線（深川～名寄間121.8km）を1995年9月に廃止し、経営悪化を地域住民・利用者に犠牲を押しつけてきました。経営基盤の厳しい三島会社は鉄道事業法の規制緩和を利用し、利益のあがらない線区の廃止が危惧されます。

#### (2) JR四国

2005年～2007年中期計画では、「国鉄改革20年」と「公的支援策の期限切れ等」を含む期間であり、最大限経営努力を図り、経営基盤の確立に努める、としています。そして売上高312億円、経常利益7億円、社員数2,990人とするとしています。

JR四国は、本州四国連絡橋や島内高速道路の完成の影響が予想以上に大きいとして、収入の確保を最重要課題と位置づけて一人15万円の増収活動に社員をかりたてています。

さらに、今後の厳しい経営環境下においても、JR四国グループが継続的かつ安定的な利益を確保し続けるためには、減少傾向にある鉄道運輸収入の維持・確保を図り、さらにグループ収益の拡大及びグループを挙げた経営資源の効率的な活用を図る。このため、安全・安定輸送を第一にJR四国グループの収益の大きな柱である鉄道運輸収入の維持・確保に向けて取り組むとしています。また、JR四国グループは、鉄道事業を基軸に、自動車事業、ホテル事業及び物販・飲食業など四国の活性化や住みよい地域づくりに貢献する事業を展開する企業グループとして、グループ収益の拡大及びグループを挙げて経営資源の効率的な活用に取り組むとしています。

社員数は、87年には4,500人だったのが2005年度3,100人となり、2007年までに2,990人とする計画で、これ以上削減すれば列車本数削減につながるというギリギリの状態となっています。

#### (3) JR九州

JR九州は、2004年度決算ではじめて営業収支黒字となっています。事業拡大、人減らし「合理化」・効率化の強行と新幹線開業に伴う平行在来線の切り捨てが要因となっています。

1991年4月の中期経営計画「アクション21」、1996年4月に「新アクション21」、2001年4月に「G-visio'03」と次々と中期計画をたててきました。

さらに、2004年4月に、経営安定基金の運用益が低迷している中で、「JR九州グループ中期経営計画2004～2006」を策定してすすめ、期間中に「上場に値する経営基盤づくり」をするために、2006年度には、当期純利益80億円（連結）を挙げ、社員8,500人とするとしています。

今後、2020年度九州新幹線全線開業にむけて準備し、在来線の八代～隼人駅間124.2kmを経営分離するとともに、ワンマン運転の拡大や業務体制の見直しなどの効率化を引き続き強めて、早期の株式上場を目標としています。

(表8) JR三島会社「決算」の推移(各年度末決算・億円)

		1987年度	1991年度	1996年度	2000年度	2002年度	2003年度	2004年度
営業収益	北海道	919	1,063	1,047	911	902	892	891
	四国	352	510	509	392	381	367	367
	九州	1,298	1,604	1,767	1,605	1,497	1,503	1,601
営業費	北海道	1,457	1,546	1,428	1,211	1,189	1,176	1,162
	四国	502	600	592	483	454	439	439
	九州	1,587	1,885	1,944	1,729	1,531	1,529	1,596
営業利益	北海道	538	483	381	299	287	284	271
	四国	150	90	83	91	73	72	73
	九州	289	281	177	124	34	26	5
経営安定 基金 運用益	北海道	498	491	337	292	297	293	289
	四国	152	142	89	96	72	71	71
	九州	283	280	179	170	147	142	149
運用益 平均利率 %	北海道	7.29	7.19	4.93	4.28	4.35	4.29	4.23
	四国	7.30	6.82	4.27	4.61	3.45	3.41	3.41
	九州	7.29	7.22	4.61	4.38	3.79	3.66	3.84
経常利益	北海道	22	20	35	4	15	15	15
	四国	10	71	10	8	1	3	3
	九州	15	42	19	56	57	62	93
当期純利益	北海道	12	6	12	9	11	0	0
	四国	2	39	10	1	3	1	1
	九州	9	19	10	31	13	27	29

(決算報告等により作成・建交労)

## 4. 貨物会社の経営状況

### (1) 2004年度決算について

JR貨物の2004年度決算では、「ニューチャレンジ(NC)21計画」の最終年度として、将来にわたり安定した利益を確保できる経営基盤を確立するという目標で取り組んだ結果、経常利益は13億円となり、当期純利益は6億円を計上したとしています。(表9)

この間、国内景気が低迷し総物流量が減少傾向にある中で、台風や地震という自然災害による減収が34億円あったにも関わらず、4年連続黒字を計上しています。このことは、慢性的な要員不足と更なる削減を続けると共に6年連続のペアゼロによって、人件費は2004年度も対前年1.5億円を削減、人件費率は33.5%とJR貨物となって最低になったことにもよります。

1999年から2000年にかけてJR貨物は、コンテナ輸送量が110%伸びているにもかかわらず、コンテナ収入は97%、輸送量と収入に大きな乖離が出ています。これは、「物流二法」以降、トラック事業者の「規制緩和」による参入規制が緩和され野放しとなり、物流業界に於ける供給過剰が生み出した、運賃のダンピング競争が激化し、鉄道貨物輸送もその競争社会にさらされたことが大きな要因となっています。

2002年の国会で成立した「鉄道事業法の一部を改正する法律(いわゆる物流三法)」が2003年から施行されたことに伴い、更に市場競争原理が激化し、コスト競争となれば、安全輸送が脅かされることにつながります

(表9) JR貨物「決算」の推移 (各年度末決算・億円)

	1987	1991	1993	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
営業収益	1,727	2,152	2,058	1,962	1,870	1,737	1,644	1,602	1,607	1,574	1,657	1,616
内運輸収入	1,568	1,945	1,806	1,799	1,656	1,593	1,369	1,315	1,305	1,273	1,292	1,266
営業費	1,616	2,085	2,039	1,992	1,906	1,779	1,647	1,598	1,581	1,547	1,618	1,582
営業利益	111	67	19	30	38	42	3	4	25	27	38	34
経常利益	59	20	38	90	87	73	37	27	2	6	19	13
当期利益	18	6	27	7	8	2	27	32	16	5	16	6
億トンキロ	201	268	251	247	243	226	223	218	219	219	226	222
線路使用料	123	194	210	200	193	183	158	147	150	148	141	141

## (2) ニューストリーム2007

JR貨物は、発足以来の経営困難に対して、以下の中期「合理化」計画を策定してきましたが根本的な対策とはなり得ませんでした。

- 「フレイト21」・1995年度～2004年度、
- 「新フレイト21」・1997年度～2002年度、
- 「ニューチャレンジ21」・2002年度～2005年度、
- 「ニューストリーム2007」・2005年度～2007年度

JR貨物会社は、「今後、経営安定化に向けた取り組みを更に推し進めていく必要がある」として、「ニューストリーム(NS)2007」計画を策定しました。(表10)

(表10) JR貨物「ニューストリーム2007」の数値目標

	2003年度実績	2007年度計画
営業収益	1,657億円	1,720億円
営業費	1,618	1,650
営業利益	38	70
経常利益	19	35
当期利益	16	15
輸送量	3,787万トン 226億トンキロ	3,800万トン 245億トンキロ
社員数	2004年度初	2008年度初計画
鉄道事業	5,791人	5,200人
関連・開発	138	130
出向など	2,037	1,470
計	7,966	6,800
設備投資	2005年～2007年度計画累計、 1,070億円(鉄道事業720億円・関連事業350億円)	

この計画は、2005年2月16日に「京都議定書」が発効し、とりわけ運輸部門に於けるCO<sub>2</sub>排出量の削減が必須の課題となる中で、最も環境負荷の小さい貨物鉄道輸送への期待が高まっていることから、これまでのようにモーダルシフトの「受け皿」とどまらず、「担い手」としてモーダルシフトによるCO<sub>2</sub>削減目標を自らに課し、積極的な設備投資を行い、増送に向けた輸送改善を行う、としています。

しかしこの計画は、鉄道事業部門では輸送量・運輸収入とも僅かに増加することとしています。社員数については、現状より600人削減する更なる「効率化」を目指し規模を縮小する計画となっています。

### (3) 労働強化深刻、賃金低く、輸送効率だけ伸びる

「ニューストリーム2007」は、経営的には「黒字計上」出来る体質となるとしていますが、現場では要員不足が深刻化しています。

要員削減により、「年次有給休暇」の取得はおろか、年間の休日数ですら消化できず、業務量も増え労働密度が濃くなり、実質的に労働強化となっています。何よりも、賃金は、基本給や期末手当を含め、他会社と比較して、著しく低く、労働への意欲が失われてしまうような実情となっています。鉄道事業従事員一人当たりの輸送効率の推移を見ると、鉄道事業従事員の労働条件の悪化により生産性の伸びだけが明らかとなっています。(表11)

(表11) JR貨物・鉄道事業従事員一人当たりの輸送効率の推移 (決算報告により作成)

	1987年	1997年	2000年	2003年
一人当たり輸送量トン	5,088	5,585	5,702	5,935
々 千トンキロ	1,818	2,838	3,113	3,542
1人当たり運輸取扱収入 千円	15,307	19,740	19,700	21,178

【註】 輸送量トン...輸送した貨物の総トン数  
 輸送トンキロ...輸送した各々の貨物(トン)に、それぞれの貨物を輸送した距離(キロ)を乗じたもの

## 二、噴き出す「分割・民営化」の矛盾

### 1. 事故続発・サービス低下とリストラ強行

#### (1) 事故続発

JR各社は、発足後、利益追求を第一とする経営施策のもとで、鉄道事業従事員を大幅に削減し続け、公共交通機関としてもっとも大切な安全輸送確保のための人員配置を怠ってきました。

私たちは、JR各社の効率化優先の施策の強行によって重大事故がいつ起きてもおかしくない状況と指摘してきましたが、本年4月に福知山線で死者107名にのぼる大惨事が発生してしまいました。建交労西日本鉄道本部は、事故発生後にいち早く声明を発表し二度とこのような大惨事を起こさないためにたたかうことを表明しました。(別記)

この事故は、政府の規制緩和、競争自由化など安全を無視した施策によって、JR会社が公共交通として果たすべき使命を投げ捨てていることに問題があることを示しています。

## 声 明

本日（4月25日）9時18分ごろ、福知山線（JR宝塚線）尼崎～塚口間で列車の脱線・転覆事故が発生した。

この事故により、死者39名・負傷者239名の方々が被害に遭われた（14時半現在）。犠牲になられた方々に対し心から哀悼の意を表すると共に、負傷された方々に対し一日も早い快復を願うものです。

現時点では、この事故の原因は明らかになっていない。しかし乗客を安全に目的地まで輸送する義務と責任を持つ輸送業務としてあってはならない事故であり、仮に人為的な要素が原因であるとするならば、それは決して運転士一人の責任ではない。定時運転確保のための回復運転や秒単位での遅れ時分の報告など、運転士にとって1分の遅れは信じられないプレッシャーとなつてのしかかってくる。なぜかと言えば会社の労務管理と個人の成績となつてはね返ってくるからである。

国鉄時代の列車は運転士と助士の二人で運転していた。相次ぐ合理化で助士を廃止する一方、設備面でどこまでフォロー出来てきたのか甚だ疑問である。

建交労西日本鉄道本部は団体交渉等を通じて、機会あるごとにJR西日本に安全輸送確保のための意見や提案を行い、乗務員の長時間過密労働からの開放や、さらにハイレベルのATS-P（自動列車停止装置）の導入などを求めてきた。

現時点では事故原因は明らかになっていないが、今後事故原因が明らかになった時、何が原因であれ設備や個人の責任に帰することなく、利用者・乗客を死傷させてしまったJR西日本の責任が厳しく問われることは当然である。JR西日本は今こそ真の安全安定輸送を真摯に考えるときである。

我々建交労西日本鉄道本部は、引き続き公共交通としてのJRの安全・安定輸送の実現のため奮闘するものである。

2005年4月25日 建交労西日本鉄道本部

JR各社は、JR発足後運転事故件数は減っていると宣伝しています。しかし、事故の報告基準について、物損50万円以上であったのを、87年2月に500万円以上の損害を出した事故だけを「運転事故」扱いに変え、列車遅延事故も旅客列車10分（貨物30分）以上を30分（貨物60分）以上に引き上げ、事故件数を統計上で減らすまやかしを行なっています。実際の事故は、運転事故・輸送障害（阻害事故）合計で2004年度には約66%も増えています。（表12）

JR東日本内で実際発生している全運転阻害事故は、87年には8,674件であったのが、2000年には12,825件と約1.5倍にも増えていますし、死亡災害も発足以来、社員17名、グループ社員111名、計128名にもなっています。

さらに、2004年10月の中越地震に際しての新幹線脱線事故は一步間違えば大惨事につながりかねない重大な問題を含んでおり、新幹線の「安全神話」は虚構となっています。

JR発足以後、主なものだけでも次のように重大事故が発生しています。

・東中野駅列車追突（1988年、死者2名）・飯田線列車正面衝突（89年）・信楽線列車正面衝突（91年、死者42名）・山陽本線列車脱線（92年）・石勝線列車横転（94年）・新幹線三島駅乗客転落死亡事故（95年）、函館本線貨物列車脱線（96年）、中央線大月駅列車衝突（97年）、東海道線列車追突（97年）・東北本線除雪作業員死亡（98年）・山手貨物線保守作業員死亡（99年、死者5名）・山手線保守用車脱線（99年）・青梅線電車脱線（2000年）・海峡線貨物列車脱線（00年）・新大久保駅乗客転落死亡事故（01年、死者3名）・鹿児島線列車追突（02年）・東海道線救急隊員触車死傷（02年）・東海道線貨物列車脱線（03年）・長崎線列車脱線転覆（03年）・関西線列車脱線（04年）・紀勢本線列車脱線（04年）・上越新幹線列車脱線（04年）・大阪環状線開かずの踏切車椅子死亡（04年）・宗谷本線除雪車

と接触(05年)・北海道苗穂入換車両脱線(05年)・京浜東北線開かずの踏切死傷(05年)など。

その他にも、設備不備、車両・信号故障、運転マニュアル不備、踏切事故、取り扱い誤りなど、事故が連日発生しており、日常的に「安全第一」の経営が求められています。

(表12) JR 事故件数の推移 (国土交通省へ報告分)

	1987	1990	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
運転事故	927	800	706	612	587	558	548	497	531	489	482	468	438	445
輸送障害	1441	1968	2179	2470	2700	2444	2538	2609	2798	2844	2582	2709	2972	3507
計	2368	2768	2885	3012	3287	3002	3086	3106	3329	3333	3064	3177	3400	3952

【参考・国土交通省への報告対象事故】

運転事故 列車が衝突した事故、列車が脱線した事故、列車が火災を起こした事故など

輸送障害 列車が運休したり、一定時間以上遅延(旅客列車30分以上)事故など

輸送障害 は、2000年度まで、運転阻害事故である。

## (2) 車両検査周期(定期検査間隔)の「延伸」・信号設備の不安拡大

JR各社は車両の検査修繕を省略し、出来るだけ長時間・長距離走らせるという手抜きをしています。国土交通省の車両検査についての規制緩和がこれを後押ししています。

JR東日本では1991年3月、電気機関車の検査について、それまで「交番検査」(重要部分の検査)は90日間走行又は2万5,000キロ走行であったのを90日の日数だけにし、「全般検査」(全車解体検査)も72カ月又は80万キロであったのを72カ月だけにしました。これは機関車の走行頻度が多くなっており、走行距離が決めていた日数より早く到達するため、検査間隔を延ばすために改悪したものです。さらにJR東日本は、新幹線でも車両の周期延伸とスピードアップを計画しています。JR東日本の電車の検査周期の変化は下記のようになっています。

－ JR東日本の「電車」検査周期の延伸の経過－

	1970年	1985年	1991年	2000年	2001年
仕業検査	48時間	72時間			6日(144時間)以内
交番検査	[ 60日・ 3万km以内	[ 90日・ 3万km以内	[ 90日 km廃止		
要部検査	[ 24ヶ月・ 40万km以内	[ 36ヶ月・ 40万km以内		[ 48ヶ月・ 60万km以内	
全般検査	[ 48ヶ月・ 80万km以内	[ 72ヶ月・ 80万km以内	[ 72ヶ月・ km廃止	96ヶ月)以内	

東海道新幹線の「300系」「700系」車両が走行中にブレーキの制輪子を取り付けてあるボルトが折損する事故が相次いで発生していますが、JR東海は、重大事故には繋がらないとして検査周期を見直そうとしていません。高速で多くの命と財産を運ぶ鉄道の車両は、安全確保のために定期的に検査修繕を行なうことが必要です。

また、各旅客会社は大都市周辺でラッシュ時間帯の列車本数を増やすため、「閉塞区間」(同一区間に1列車のみの進入とする)を短くしたり、同じ線路を走る貨物列車を考慮せず信号機の現示方式を電車用に「改良」しています。

### (3) 利用者を見捨てた無人駅の拡大、バリアフリーの遅れ

#### 駅員配置こそ真のサービス

JR各社は、駅の無人化、無人ホームなど利用者の安全・サービスを無視した経営をすすめています。現在、JRの旅客駅は全国で4,579駅、このうち約54.1%の2,478駅が無人駅となっています。また、駅員を配置しても「一人駅」が多く、高齢者や身障者などの「移動制約者」用のバリアフリーは遅れ、利用したくても利用できない状況となっています。(表13)

JR東海では在来線391駅のうち駅員がいる駅は約44%の173駅(2001.3時点)で、そのうち52駅が外注化による委託駅となっています。駅員配置駅でもその大半が一人体制で、休憩時間は窓口を「閉鎖」、一人体制の駅では駅員が強盗に襲われ、亡くなったり、大怪我をする事件も起きており、社員の生命も守れないで利用者の安全を守ることはできません。また、駅員を配置しても「運転取り扱い」(注・列車運行のための信号や進路確保などの仕事)のできる駅員がいる駅は、約20駅に過ぎず、保線や信号保守の外注化となったことにより事故や信号機・ポイント故障などが発生すると即応体制がとれず、列車の運転再開が大幅に遅れる状況となっています。

2001年山手線の新大久保駅ホームからの転落死亡事故後、JR各社はホームに「緊急停止ボタン」や線路上に「検知マット」を設置していますが、ホームに駅員は配置せず、「乗せてやるから、何かあったら利用者が互いに助け合え」という姿勢です。

現在、ホームでの列車監視要員が配置されている駅は、例えば東海道線の東京～大阪間では3駅だけで、あとは大きな駅で朝夕のラッシュ時間帯にのみホーム要員を配置、また、首都圏ではホーム要員としてJR社員の代わりに警備員を配置、まさに「安全は自分で守れ」の利用者無視の経営となっています。

#### 地方無視のバリアフリー遅れ

2000年11月、交通バリアフリー法「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」が施行されました。具体的には、一日当たりの平均的な利用者数が約5000人以上の駅のうち、高低差が5m以上の駅については、2010年までにエレベーター又はエスカレーターを設置すること等となっています。しかし、地方の無人駅など設置基準に満たない駅には手がつけられないものとなっており、地方の利用者を無視する結果となっています。設置にあたっては、国や自治体からの財政等の支援措置が講じられています。

2005年度には、JR各社への補助金は次の通りですが、大儲けをしている本州三社にも補助していますが、税金の使い道としては疑問視されます。

2005年度、バリアフリー化設備整備費補助の概要は以下の通りです。

JR北海道、2駅、	補助6800万円(事業費2億400万円)
JR東日本、29駅、	補助11億3855万円(事業費51億9257万円)
JR西日本、6駅、	補助3億4797万円(事業費10億4392万円)
JR九州、2駅、	補助4650万円(事業費1億6250万円)

(表13) JR駅の設備状況(2004年3月現在)(国交省鉄道局) (は、建交労調査)

JR会社	駅数	無人駅数	エスカレーター設置駅	エレベーター設置駅	車椅子用トイレ設置駅	視覚障害者誘導用ブロック設置駅
北海道	472	392	18	22	27	127
東日本	1,685	600	297	202	311	1,230
東海	398	218	39	46	53	398
西日本	1214	671	88	141	212	784
四国	258	174	5	7	33	203
九州	552	423	25	38	70	552
計	4,579	2,478	472	456	706	3,294

#### (4) 自分で安全を守れというワンマン運転・JR四国・九州の例

ワンマン運転(注・車掌が乗っていないで運転士一人だけ)の実施基準は、「異常時の旅客の避難誘導に支障を来たす箇所がないこと、一列車あたりの混雑度がワンマン運転に支障がないこと、支障のない程度の編成両数であること」などあいまいなもので、最後部が運転席から見えない14両編成のワンマン運転(JR西日本)など、JR各社は安全より利益第一の経営をすすめています。

JR九州では、営業キロ2121.8kmの約82%の線区でワンマン運転が行われています。

JR四国では、ダイヤ改正のたびに列車キロは増大しているのに、鉄道事業従事社員は減少しています。また、ワンマン運転列車は、普通列車の約33%を占め、安全・サービスの向上より利益第一の経営をすすめています。(表14)

(表14) JR四国のワンマン運転の推移

	普通列車キロ計	内ワンマン運転計 (対列車キロ比)	
1988年	34,425	3,134	(9.1%)
1995年	37,794	12,005	(31.3%)
2002年	37,876	13,358	(35.3%)
2005年	37,431	12,306	(32.9%)

#### (5) 増える列車、減らされる労働者

「総合サービス企業」をめざすJR各社は、鉄道事業部門の労働者約6万8千人の要員削減を強行しています。(表15)さらに、各社とも「中期計画」などを策定しながら要員削減を推進しています。

JR東海では、この15年間、列車本数が143%に増えたにもかかわらず、鉄道事業従事員は約20%も減らしています。(表16)

JR会社は、人減らし「合理化」・労働強化による安全性の低下を労働者の注意力でカバーさせようと「監視」の強化、ミスに対する見せしめ処分などが横行しています。さらに、「業務改善委員会、QC」など自主的活動をよそおってサービス労働を強要しています。

JR各社は、国鉄当時から、「変形労働時間制」を導入しています。広島では、運転士を「乗務」から日勤職場勤務に変更させる勤務予定を発表した後に、再度「乗務」につかせて、予定勤務より労働時間オーバーするという事がおきました。しかし、JR西日本は、労働基準監督の「超勤手当」支払いの是正勧告に従わずに裁判で争ってききましたが、上告後に取り下げて、会社側敗訴が確定しています。現在、「変形労働時間制」は多くの産業・業種で導入されており、その影響の大きさははかりしれないものがあります。

(表15) JR各社の要員・鉄道事業部門従事員数 (建交労調査)

	1987年当時(人)		1999年4月(人)		2004年4月(人)	
	社員数	鉄道事業	社員数	鉄道事業	社員数	鉄道事業
北海道	12,720	11,490	10,347	5,578	8,931	5,318
東日本	82,469	73,300	76,800	54,280	70,280	47,620
東海	21,410	20,040	22,800	16,900	20,700	15,300
西日本	51,530	46,760	42,570	35,260	32,850	29,720
四国	4,455	3,600	3,779	2,340	3,100	2,230
九州	14,589	12,010	11,900	8,580	9,710	7,970
貨物	12,005	12,005	10,144	7,703	7,966	6,342
計	199,186	179,205	178,370	130,641	153,537	111,306

(表16) JR東海、1日当り列車キ口・本数と社員数の推移

	1986/11	1991/3	1996/3	2001/10	2003/10	2005/3
新幹線・列車キ口	110,000	130,300	130,360	131,740	132,760	135,860
在来線・列車キ口	101,200	133,900	132,750	129,970	128,370	127,580
計	211,200	264,200	262,750	261,710	261,130	263,440
新幹線・列車本数	235	278	283	287	291	295
在来線・列車本数	1,431	1,949	1,960	2,088	2,089	2,093
計	1,660	2,227	2,243	2,375	2,380	2,388
鉄道事業従事員数	20,040	18,750	18,300	16,200	15,500	15,250

注・列車キ口、一日当たりの列車の走行距離の総合計

## 2. 国民資産を売却しボロ儲け

JR各社は、国鉄から鉄道事業用地として簿価で引き継いだ資産を、鉄道事業に使用しなくなったとして時価で売却し、濡れ手に粟の収益をあげています。(表17) また、安く引き継いだ土地を利用してホテルや百貨店など新たな事業分野に進出しています。

長野新幹線開業に伴い、信越本線の軽井沢～横川間が廃止となり、現在、軽井沢～篠ノ井間が「しなの鉄道」として第三セクターで運営されています。国鉄「分割・民営化」の際、第三セクター移行となった路線は、1kmあたり4,000万円の補助金がでたのに対し、JR東日本は簿価で引き継いだにもかかわらず「しなの鉄道」に105億円で譲り渡し、ボロ儲けをしています。

(表17) JR各社の土地売却益(1996年度から2000年度)

JR	売却面積 m <sup>2</sup>	売却額	簿価	差引利益
北海道	321万	95億円	36億円	59億円
東日本	163万	465億円	137億円	328億円
東海	1万	20億円	17億円	3億円
西日本	20万	347億円	5億円	342億円
四国	1千	7億円	52万円	7億円
九州	7万	43億円	20億円	23億円
貨物	40万	859億円	13億円	846億円
計	551万	1836億円	228億円	1608億円

## 3. JR路線の廃止と地域格差拡大

### (1) 「効率化」かかげ地域路線の廃止

鉄道事業法第1条は、「利用者の利益を保護すると共に、鉄道事業などの健全な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的」と規定し、「公共の福祉」を前面に打ち出しています。他方「国鉄改革法」は、第1条で「基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させ...、効率的な経営体制を確立...」、第6条で「旅客輸送需要の動向に的確に対応した効率的な輸送」と効率化を前面に掲げています。これにもとづきJR各社は、「効率的経営」として安く譲り受けた土地を利用して駅ビル建設、ホテル、分譲住宅・マンション建設などの事業拡大に力をいれています。

一方、鉄道事業部門では「効率化」と称して、駅の無人化、線路や車両の検査周期(注・車両定期検査の間隔)の延伸・外注化、ワンマン運転の導入・拡大など、安全・サービス切捨てによる利益優先の経営を行っています。

また、JR各社は、「鉄道事業法」の参入・退出「規制緩和」やバス事業の「規制緩和」を利用して地域住民の貴重な足であるローカル線やバス路線の廃止をすすめています。(表18)

(2) 整備新幹線建設に伴う平行在来線の廃止をつぎつぎと

整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法(1970年)に基づいて計画された以下の5新幹線ことを指しています。

北海道新幹線(青森～札幌間約300km)、東北新幹線(盛岡～青森間約180km)  
北陸新幹線(東京～大阪間約600km)、九州新幹線鹿児島ルート(福岡～鹿児島間約260km)、  
九州新幹線長崎ルート(福岡～長崎間約120km)

新幹線建設について、政府・自民党などは、「政府・与党間の申し合わせ」を繰り返して行って、着工区間や予算の裏付けを、財界や建設に関わる大企業の要求に沿う形で決めて進め、地域住民の声を逆手にとって建設しています。大企業が継続的な大儲けをする一方で地方自治体には巨額の建設費を抛出させ、そのかわりに「在来線」をJRから経営分離して第三セクター化し、JRの利益を保障する形をとってきています。

すでに、JR東日本では、新幹線建設による横川・軽井沢間の廃止、軽井沢・篠ノ井間の経営分離、2002年12月には、東北新幹線「盛岡・八戸間」建設による盛岡・八戸間の経営分離を行っていますし、JR九州でも、鹿児島ルートの「新八代～鹿児島中央間」が2004年3月に開業し、平行する鹿児島本線が第三セクター化されています。

新幹線建設に伴う平行在来線の廃止は、北陸・九州・北海道と進むにつれて、地域交通を分断することになり、第三セクター路線の運賃引き上げなど深刻な影響を与えることとなります。

(表18) JR発足後の路線廃止・経営分離 (国交省鉄道局資料により作成)

路線名	廃止日	路線名	廃止日
JR東日本		JR北海道	
会津線(西若松～会津高原)	1987. 7. 16	天北線(音威子府～南稚内)	1989. 4. 30
木原線(上総中野～大原)	1988. 3. 24	名寄本線(名寄～遠軽・湧別～中湧別)	1989. 4. 30
真岡線(下館～茂木)	1988. 4. 11	標津線(標茶～根室標茶)	
長井線(赤湯～荒砥)	1988.10. 25	(中標茶～厚床)	1989. 4. 29
足尾線(桐生～間藤)	1989. 3. 29	歌志内線(砂川～歌志内)	1988. 4. 24
JR東海		幌内線(岩見沢～幾春別・三笠～幌内)	1987. 7. 12
岡多線(岡崎～新豊田)	1988. 1. 30	松前線(木古内～松前)	1988. 1. 31
JR西日本		池北線(池田～北見)	1989. 6. 3
信楽線(貴生川～信楽)	1987. 7. 13	JR九州	
岩日線(川西～錦町)	1987. 7. 25	山野線(水俣～栗野)	1988. 1. 31
若桜線(郡家～若桜)	1987.10. 14	松浦線(有田～佐世保)	1988. 4. 1
能登線(穴水～蛸島)	1988. 3. 25	上山田線(飯塚～豊前川崎)	1988. 8. 31
大社線(出雲市～大社)	1990. 3. 31	高千穂線(延岡～高千穂)	1989. 4. 29
鍛冶屋線(野村～鍛冶屋)	1990. 3. 31	伊田線(直方～田川伊田)	1989.10. 1
宮津線(西舞鶴～豊岡)	1990. 3. 31	糸田線(金田～田川後藤寺)	1989.10. 1
七尾線(七尾～輪島～穴水)	1991. 9. 1	田川線(行橋～田川伊田)	1989.10. 1
美祢線(南大嶺～大嶺)	1997. 3. 8	湯前線(人吉～湯前)	1989.10. 1
可部線(可部～三段峡)	2003.11. 30	宮田線(勝野～筑前宮田)	1989.12. 22
JR四国		日ノ影線(延岡～日ノ影)	1989. 4. 28
中村線(窪川～中村)	1988. 4. 1		
JR北海道			
上砂川線(砂川～上砂川)	1994. 5. 16		
深名線(深川～名寄)	1995. 9. 4	計36線	1,703.6km

整備新幹線建設に伴う平行在来線の廃止・経営分離

長野新幹線	横川～軽井沢～篠ノ井間	(76.3Km)	1997.10.1
東北新幹線	盛岡～目時～八戸間	(107.9Km)	2002.12.1
九州新幹線	八代～川内間	(116.9Km)	2004.3.13

なお、国鉄「分割・民営化」の過程の中で、次の路線が廃止されています。

(1980年～1987年3月31日)

- ・興浜北線(浜頓別～北見枝幸1985.6.30)
- ・美幸線(美深～仁宇布1985.9.16)
- ・羽幌線(留萌～幌延1987.3.29)
- ・相生線(美幌～北見相生1985.3.31)
- ・土幌線(帯広～十勝三股1987.3.22)
- ・夕張線(紅葉山～登川1981.6.30)
- ・岩内線(小沢～岩内1985.6.30)
- ・富内線(鶴川～日高町1986.10.31)
- ・大畑線(下北～大畑1985.3.30)
- ・久慈線(久慈～普代1984.3.31)
- ・盛線(盛～吉浜1984.3.31)
- ・阿仁合線(鷹ノ巣～比立内1986.10.31)
- ・丸森線(槻木～丸森1986.6.30)
- ・五日市線(武蔵五日市～武蔵岩井1982.11.14)
- ・赤谷線(新発田～東赤谷1984.3.31)
- ・魚沼線(来迎寺～西小千谷1984.3.31)
- ・二俣線(掛川～新所原1987.3.14)
- ・神岡線(猪谷～神岡1984.9.30)
- ・明知線(恵那～明知1985.11.15)
- ・福知山線(塚口～尼崎港1981.3.31)
- ・播但線(姫路～飾磨港1986.10.31)
- ・北条線(栗生～北条町1985.3.31)
- ・小松島線(中田～小松島港1985.3.13)
- ・室木線(遠賀川～室木1985.3.31)
- ・添田線(香春～添田1985.3.31)
- ・勝田線(吉塚～筑前勝田1985.3.31)
- ・筑肥線(博多～姪浜・虹ノ松原～山本1983.3.21)
- ・高森線(立野～高森1986.3.31)
- ・宮原線(恵良～肥後小国1984.11.30)
- ・宮之城線(川内～薩摩大口1987.1.9)
- ・大隅線(国分～志布志1987.3.13)
- ・興浜南線(興部～雄武1985.7.14)
- ・渚滑線(渚滑～北見滝ノ上1985.3.31)
- ・湧網線(中湧別～網走1987.3.19)
- ・白糠線(白糠～北進1983.10.22)
- ・広尾線(帯広～広尾1987.2.1)
- ・万字線(志文～万字炭山1985.3.31)
- ・胆振線(伊達紋別～倶知安1986.10.31)
- ・瀬棚線(国縫～瀬棚1987.3.15)
- ・黒石線(川部～黒石1984.11.1)
- ・宮古線(宮古～田老1984.3.31)
- ・角館線(角館～松葉1986.10.31)
- ・八島線(羽後本荘～羽後矢島1985.9.30)
- ・日中線(喜多方～熱塩1984.3.31)
- ・相模線(寒川～西寒川1984.3.31)
- ・弥彦線(東三条～越後長沢1985.3.3)
- ・清水港線(清水～三保1984.3.31)
- ・越美南線(美濃太田～北濃1986.12.10)
- ・樽見線(大垣～美濃神海1984.10.5)
- ・伊勢線(河原田～津1987.3.26)
- ・高砂線(加古川～高砂1984.11.30)
- ・三木線(厄神～三木1985.3.31)
- ・倉吉線(倉吉～山守1985.3.31)
- ・内子線(五郎～新谷1986.3.2)
- ・香月線(中間～香月1985.3.31)
- ・漆生線(下鴨生～下山田1986.3.31)
- ・甘木線(基山～甘木1986.3.31)
- ・矢部線(羽犬塚～黒木1985.3.31)
- ・佐賀線(瀬高～佐賀1987.3.27)
- ・妻線(佐土原～杉安1986.11.30)
- ・志布志線(西都城～志布志1987.3.27)
- ・山野線(水俣～栗野1988.2.1)

計61線 1,794.0km

#### 4. 自治体に負担の強要

JR各社は、新幹線建設や駅舎建設、踏切の立体交差化、バリアフリーなど地元の要望を逆手にとって自治体負担を押しつけて、JR自身はそれらを利用して大幅な利益を取得しています。

駅舎などの建設による自治体からJRへの「寄付」は、14年間に309件、2,048億円にのぼり、JR東日本では5年間に568億円が自治体からの寄付を受けており、西日本が348億円、東海も79億円となっています。例えば「吉祥寺駅」のエスカレーター設置では、都と市の負担が75%、JRは25%だけというように自治体に負担を押しつけています。

また、整備新幹線建設では、自治新幹線建設に伴う並行在来線の廃止は、84年の政府・自民党の「合意」のなかで盛り込まれ、また、建設財源の地元負担は89年の政府・与党間の「申し合わせ」でJR：50%、国：約35%、地元：約15%と言う形で導入されました。

しかし、その後自治体が15%負担から30%引き上げられ、JRは、受益分の負担ということで軽減されています。

青森県では、東北新幹線分1,860億円と北海道新幹線分720億円の計2,580億円が県負担となり、県財政を圧迫することになると指摘されています。

## 5. 権利侵害、差別の横行

### (1) 1047名不当解雇と不当労働行為

政府は、国鉄「分割・民営化」の際、「一人も路頭に迷わせない」「労働組合所属による差別は行なわない」と約束しながら、1990年4月、1047名を解雇しました。全国の地方労働委員会、中央労働委員会は、採用差別について不当労働行為であると認定し、JRに採用するよう救済命令を出しましたが、JR各社は「JRと国鉄は別法人」として労働委員会命令に従わず、中労委命令取り消しの行政訴訟を行ってきました。最高裁は、2003年12月、「3対2」という多数決によって中労委命令を取り消す不当判決を言い渡しました。

一方、この間、ILO(国際労働機関)から、「解雇された当該労働者が公正な補償を受けられることを確保する、満足のゆく解決に早急に到達するために、日本政府を含む全ての当事者が真剣で意味ある交渉を、これ以上遅れることなく開始するよう、あらためて強く主張する」(2002.3.22結社の自由委員会第327次報告)とした勧告など6回にのぼる勧告・報告がだされています。しかし、政府はこの勧告に従わず解決責任を果たさないうできました。

2000年5月30日、自民党などが「4党合意」を発表し、「JRに法的責任なし」を国労が認めれば、解決に動くことを明らかにしましたが、様々な紆余曲折の中で、2002年1月国労闘争団の298名が「地位確認と損倍」を求めて「鉄建訴訟」を起こしてたたかってきました。「4党合意」そのものは、2002年12月に与党3党が離脱して破綻しました。

2005年9月15日、東京地裁は、「鉄建訴訟」について、「解雇は有効」という不当判決を言い渡しましたが、一方で一人500万円の慰謝料の支払いを鉄道運輸機構に命じました。

建交労は、この判決にあたり次の声明を発表しました。なお、全動労争議団と家族58名が2004年12月に東京地裁に提訴し審理が続いています。

#### 声 明

国労闘争団員・遺族(297人)が日本鉄道建設公団(現・鉄道運輸機構)を相手に、解雇無効、地位確認、慰謝料の支払いなどを求めていた鉄建公団訴訟で東京地裁36部(難波孝一裁判長)は9月15日、判決を言い渡した。

判決は、原告(組合員)が国鉄によるJR採用候補者の名簿に記載されなかったのは、「国労に所属していることないし国労の指示に従って組合活動を行っていることを理由として、採用基準を恣意的に適用し、勤務成績を低位に位置づけたことによるものと認められ、不法行為と評価するのが相当である」として組合差別による不当労働行為を認定した。被告が主張する「時効の主張」を退け、その責任が国鉄・鉄道運輸機構にあることを明確にした。

さらに、組合活動を理由に差別を受け、精神的損害を被ったことに対し、一人あたり500万円の慰謝料を支払うことを命じた。

しかし、一方で「国鉄ないし事業団（現・鉄道運輸機構）がJR各社などの採用において組合差別を行ったか否かにかかわらず、原告らに対し地元JRに採用させる義務を負っていたと解することはできない」として、解雇の無効、賃金相当額の損害金を認めないという極めて矛盾に満ちた、不当な判断を示した。

この判決は、マスコミ各社も大きく取りあげ「旧国鉄の不法行為が判決に盛り込まれた以上、国の責任があらためて問われる。鉄道運輸機構、国土交通省は早期の解決を図るべき」（北海道新聞・9月16日付社説）とするなど国の解決責任を主張している。

全動労争議団は、この鉄建公団訴訟の判決は「1047人の被解雇者全体に重大な影響をおよぼすことは必至」として勝利判決にむけた公正判決を求める署名などに取り組んできた

現在、全動労争議団・遺族58名は昨年12月末に鉄道運輸機構（旧・鉄建公団）を相手に、JRへの採用差別事件・全動労不当労働行為責任追及裁判を提訴したたかっている。

建交労は、国鉄闘争をめぐる新たな局面が開けていると考える。

一つは、1047名の団結なくして事態は打開できないという当事者の認識が深まっていること。

二つは、原告団、争議団、闘争団の要求を基礎にした団結の気運が高まっていること。

三つは、今回の判決によって、政治解決と裁判闘争は切り離すことができないということがいっそう明らかになったことである。

以上の情勢認識に立ち、建交労はすべての関係者に呼びかける。

一、ILO勧告にもとづき、政府の責任による解決をめざし「交渉の場」をつくらせるために全力を尽くすこと。

二、原告団、争議団、闘争団が要求で団結し1047名の統一对応を前進させること。

建交労、国労が中央地方で一致点にもとづき共同行動を前進させること。

三、学者・文化人等の国鉄闘争支援の輪を大きく広げ、世論を結集すること。

1047人はじめ多くの国鉄労働者が、国鉄「分割・民営化」は安全・公共性の切り捨てにつながると反対しJRへの採用を差別され解雇された。

我々は、引き続きJRを安全で便利な公共交通機関として再生・確立するたたくいととも、1047人JR採用差別事件の早期全面解決に向けて、判決の積極面を力に、いっそう奮闘することを決意する。

2005年9月16日

## （2）異常な労務支配

JR内では、会社の利益優先の経営に協力・加担する「労使共同宣言」組合が多数を占めていますが、建交労や国労組合員などに対する昇進・昇格、手当などで組合所属の違いによる不当な差別が行なわれています。

JR西日本では、2001年8月に電車運転士がちょっとしたミスで約50秒電車が遅れてしまったことに対して、乗務からはずして責任を追及し、3日後に自殺してしまうという事がおこりました。事故が発生すると個人の責任を徹底して追及し、一方、職場内では勤務時間外であっても組合情報配布を許さないなどの異常な労務支配が蔓延しています。

管理者が客室から運転士や車掌の業務をチェックし、厳正な点呼と称し「軍隊調」の点呼をおこなったり、些細なミスを買すと「再教育」と称して何日も管理者の前に座らせ反省文を書かせたり、問答無用で出向に追い出すなど人権侵害が行なわれています。

人減らし「合理化」と異常な労務管理は、労働者の働く意欲を奪い、安全を第一とする鉄道労働者のメンタルヘルスでも悪影響を引き起こしています。

職場に自由と民主主義の徹底なくして、安全輸送の確保はできません。安全輸送確保・サービ

ス向上、リストラ「合理化」反対、差別を許さず働きやすい職場をめざしてたたかう労働組合に対する職場労働者の期待は広がっています。

## 公共交通としての使命を果たさせるために

### 一、企業の法令順守(コンプライアンス)、社会的責任(CSR)

2001年7月、EU委員会が「企業の社会的責任をヨーロッパ規模で推進するために」という文書を発表してから、これが世界的規模で受け入れられ企業がその具体的基準の履行に迫られています。

日本の「経労委報告」でも「経営者が考えるべき課題」の冒頭に「企業の社会的責任の実践」を掲げていますが、それが真に理解されて、積極的に実践する方向になっていません。

第一に、日本はILO条約の多くを批准せず、国連人権委員会やILOからのたび重なる勧告を放置しており、法令順守の立場にたっているとは言えないし、国外からの信用も得られていません。

第二に、CSRの中心的内容は、人事管理、安全衛生、労働環境等にかかわる労働条件や労使関係に関する基準の確立です。対外的には、地域住民や取引・下請け業者、消費者に対する企業責任問題です。いわば、企業が人権を守り発展させる責任があること、憲法の民主的条項を全面的に具体化し実践する義務があることです。

第三に、大企業の事故や不祥事に対する責任感が非常に希薄であり、残業不払いや脱税、国家試験問題の漏洩等の不祥事の責任と反省が不明確となっています。

これらの点は、今まさにJR経営施策に欠けており、利益優先、競争力強化を優先し、事故多発を状況を招いていることで明らかです。JRに対して、法令順守(コンプライアンス)と企業の社会的責任(CSR)を果たすことを求めます。

### 二、交通体系の抜本的改善を

#### 1 総合交通政策の確立

##### (1) 日本の遅れた交通政策

日本の交通事情の現状は、自動車産業優先の交通政策と「規制緩和」の中で、自由競争と個人の選択に重点がおかれた上に、安全・サービスを二の次とした利潤第一の経営が行なわれています。こうした交通運輸政策の結果、年間約1万人近い交通事故死者の発生、非人道的な大都市圏における通勤地獄、慢性的な道路渋滞、無秩序な道路建設と自然破壊・人間の命さえ奪う排気ガスによる大気汚染など深刻な状態となっています。

他方、地方においては、地場産業や農林漁業の衰退、都市部への一極集中、地方交通線廃止などで人口が減少し、一段と過疎化が進んでいます。

99年、京都で行なわれた地球温暖化防止・京都会議で「京都議定書」が出され、二酸化炭素など温室効果ガスの排出基準が規制されました。「京都議定書」を批准した政府は、現在、43%の「モーダルシフト」率を2010年までに50%に引き上げることを打ち出していますが、現在鉄道は4%であり進んでいません。この間、政府は、線路廃止の自由化や鉄道事業の効率化、安全基準についての「規制緩和」など「モーダルシフト」に逆行する交通運輸政策をすすめてきました。これらの状況を踏まえて、総合的な交通政策の確立を求めて行きます。

##### (2) 環境にやさしい鉄道の復権を

私たちは、政府のモーターゼーション推進施策によっておきている交通の閉塞状態、エネル

ギ一効率問題、地球温暖化防止・大気汚染など環境保全などから交通運輸政策を抜本的に見直し、これらの問題で優位性のある全国輸送鉄道網を担っているJRを公共交通機関の基幹として位置付けた総合的な交通政策を確立することを求めます。

企業の法令順守(コンプライアンス)と社会的責任(CSR)によって、すべての国民の交通権を保障する「法」制定を行うことを求めます。

日本の交通状況を抜本的に改善するために「総合交通政策」の確立を求めます。

これらのために、学者、労働組合、利用者、政府関係者、交通業者などの代表者などで構成した「独立した機関」を創設して基本的方針を民主的に協議して確立することを求めます。

## 2 政府の責任で一元的な「交通会計」を

### (1) 総合交通会計の創設を

「道路特定財源」については、軽油引取税暫定税率を適正化した上で、港湾整備・空港整備特別会計、鉄道関係予算などを一本化した「総合交通特別会計」を創設して、国内交通全体が国民の福祉に貢献できる安心・安全、環境にやさしい交通体系実現のための対策を確立することを求めます。

### (2) 土地売却を中止して有効活用を

鉄道用地は、レール敷設のための特有の形で存在しており、将来の鉄道事業の推移によって、再利用の可能性があります。駐車・駐輪場として活用できます。

JR各社は、国鉄から鉄道事業用地として引き継いだ土地を売却したり、不動産開発により「濡れ手に粟」のボロ儲けをしています。これ以上の売却はやめさせ、駐輪場設置など利用者サービスの向上をはかることを求めます。

### (3) 株式売却を止めること

北海道など三島会社は、経営安定基金に依存した経営となっており、貨物も「分割・民営化」の構造的矛盾を抱えたままです。それでもJRは「株上場」を目標の第一に掲げ続けています。

すでにJR東日本と西日本は全株放出され東海も28万株を残すのみとなっていますが、国民の公共交通としてそれぞれが全国一貫輸送網を担っており、競争力強化、効率化、儲け本位、安全無視に陥るのを避けるべきです。そのため、株式売却を中止して国の責任の発揮できる体制にしておくことを求めます。

## 三、安全・鉄路を守る「規制・基準」の強化を

### 1. 「指導指針」の具体化を

2001年6月、本州三社の「完全民営化法」が成立しましたが、4頁でその危惧される問題点を指摘しましたが、政府・国土交通省も思惑を持ちながらも、JRの横暴や独走を押さえるために「指導指針」をして一定の歯止め策を講じざるを得ませんでした。

「指導指針」の概要は、

イ、「旅客の運賃及び料金の適切な設定、鉄道施設円滑な使用その他の鉄道事業に関する会社間における連携及び協力の確保」、

ロ、「現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保」、

ハ、「当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業の事業活動に対する不当な妨害又は利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮」など、3項目にわたるものです。

この指針を文字通り国民的視点で厳しく運用し規制する具体的施策を求めて行きます。

## 2 . 安全・サービス向上と労働条件改善は表裏一体

国民・利用者の「生命と財産を安全に輸送」する使命を持っているJR労働者の労働条件・環境改善は、安全・サービス向上と密接不可分のものであることは明らかです。また、鉄道事業の「規制緩和」は、安全輸送確保の立場から問題であり、当面下記のような規制の強化と対策確立を求めます。

JR各社の安全輸送確保、サービス向上のため、政府が設置した「航空・鉄道事故調査委員会」にJR会社、労働組合代表、利用者代表の声が反映できる制度を確立し、そこで出された問題点についてはJR会社に履行の義務付けると共に、独立した第三者機関として見直すこと。

高齢者・心身障害者など「移動制約者」の誰もが利用できるよう駅・ホーム・通路・車両構造などのバリアフリー化と運賃・料金の割引制度の拡充を求めます。

「運転規則や車両検査・線路保守」等についての「運輸省令・通達」等は、安全輸送確保の視点から、JR各社への規制を強めるよう、労働組合代表・交通学者等の意見を取り入れて「法的整備」を求めます。各社間でバラバラな運転取り扱いの統一を求めます。

安全輸送確保・サービス向上のために必要な要員の確保を求めます。

イ、駅の無人化・外注化をやめ、「列車監視・ホーム安全監視」要員、「案内・誘導」等の要員など必要要員の配置を求めます。一人駅体制を無くし、複数以上の勤務体制を求めます。

ロ、ワンマン運転は、車両構造、編成両数、利用客数などをもとに規制を明確にし、これに合致しない場合は車掌乗務の義務付けを求めます。

ハ、車両・線路保守作業に必要な要員と安全監視要員等を配置すること。また、作業の部外委託をやめ、JRによる必要な要員の配置を求めます。

ニ、旅客列車にはトイレの設置を義務付けることを求めます。

ホ、速度制限型ATSP(自動列車停止装置)設置の義務づけを早急に行うことを求めます。

ヘ、車両の検査周期の「延伸」をやめ、一定の走行距離に達した場合の検査も行うように基準を設けることを求めます。

ト、車両の強度を高めるための基準を設けることを求めます。

新幹線・在来線に新製車両を導入する際は、十分な「耐久試験・試運転」を義務付けて安全確保を図ると共に、運転士など従事員に対する「教育・訓練」の充実を図ることを求めます。

震災対策として高架・トンネル、橋梁の強化措置と点検強化を行なうことを要求します。また、災害時の迂回輸送対策をJR7社及び関係輸送機関と共同で行なうための抜本的対策確立を求めます。

新幹線の沿線騒音対策として、住居地域70ホン・商工業地域75ホンの基準を厳格に守ることを求めます。

JRにおけるアスベスト使用は、駅舎やホームなど広範囲にわたることが明らかになっており、早急に除去するとともに、労働者への影響調査も元職員も含めて行い、安全と健康保持の取り組みを求めます。

国とJRの責任で、「開かずの踏切」の解消のための対策をとること。

JR職場では、多くの関連・下請け労働者が劣悪な労働条件のもとで働いており、その安全と健康保持のために、JRにも一定の責任を持たせる対策を求めます。

## 四、国民・利用者の足を守るために

### 1 地方ローカル線を守ること

#### (1) JRは在来線廃止をやめること

政府は、国鉄「分割・民営化」を決めた国会で、「国鉄から継承された路線は全て維持される」と約束し、国民に長期債務の負担を求めました。こうした経緯からしても「鉄道事業法」改正によるJRの地方ローカル線の廃止は取りやめ、地域住民・利用者の足を守るため、列車本数を増やすなど利便性の向上をはかることを求めます。

#### (2) 平行在来線はJRの責任で存続すること

「整備新幹線計画」は、「全国の中核都市を有機的に連結する」(全国新幹線鉄道整備法)高速鉄道として、現在、東北(盛岡~八戸)、北陸(長野~大阪)、九州(博多~西鹿児島)建設が進められていますが、これらの新幹線建設は、地方自治体に多大な負担を強いるものとなっています。

整備新幹線建設は、地域住民・自治体との合意により建設し、建設財源は、国とJRの責任で確保すること。また、並行在来線の廃止、JRからの経営分離でなく、在来線を引き続きJRの責任で経営することを求めます。

#### (3) 三島会社の経営安定をはかること

政府は、「分割・民営化」の際、三島会社は鉄道事業による収支安定がはかれないことから経営安定基金を設け、その運用利子の補填により経営を維持することとしました。

長期不況とあいつぐ公定歩合の引き下げにより、運用利子によって事業損失を補填することが出来なくなり、三島会社は赤字を理由に1996年1月運賃値上げを強行しました。

三島会社内路線の維持と安全輸送確保のために次の対策を求めます。

「経営安定基金」の運用益は、発足当初相当額(87年・933億円)の確保のための対策を求めます。

三島会社に対する固定資産税軽減措置の継続を求めます。

### 2 第三セクター鉄道の経営安定のために

全国の第三セクター鉄道は、整備新幹線建設による平行在来線のJRからの経営分離に伴って、2001年5月25日・IGRいわて銀河鉄道、2004年3月13日・肥薩おれんじ鉄道が開業し39社となっています。2004年度決算では35社が赤字、黒字はわずか4社のみです。(表19)

輸送実績では、5,631万人となっていますが、これは、肥薩おれんじ鉄道の通年開業によるものであり、これを除くと前年比約77万人の減少となっています。また、自治体等が創設した「経営安定基金」は最高時330億円余ありましたが、取り崩しや低金利のもとで、2004年度末には180億円まで減少しています。

こうした事態に国土交通省は、「地方鉄道事業者が行うサービス改善、経営合理化及び安全性の確保のための設備整備に対して、近代化補助の活用や税制上の特例措置を講じる等、地方公共団体とともに支援している」(2004年国土交通白書)としていますが、経営安定基金の拡充などの恒常的措置には手をつけず自治体まかせとなっています。

第三セクター鉄道は、少子化、モータリゼーション化、景気低迷の影響、施設の老朽化、安全対策など経営上多くの課題を抱えており、自治体だけでは対応できなくなっています。

第三セクターの利用者は減っていますが、高齢者や身障者などの「移動制約者」や通学生などにとっては貴重な移動手段であり、経営安定と存続のため、次の国の責任による抜本的対策を求めます。

固定資産税の課税標準引き下げ等の軽減措置を継続すること。

運営補助金を復活させ、補助率を引き上げること。

各地方自治体の運用基金制度と合わせ、政府助成を行なうこと。

J R会社による補助制度を確立し、第三セクターの経営安定をはかることを求めます。

新幹線建設に伴う平行在来線の経営分離・第三セクター化をやめること。

(表19) 第三セクター鉄道会社の経営成績(平成17年3月31日)(第三セクター鉄道等協議会)

会社名	道府県	営業キロ (km)	輸送人員(千人)		経常利益(百万円)		B - A (百万円)
			15年度	16年度	15年度(A)	16年度(B)	
北海道ちほく高原鉄道	北海道	140.0	496	452	375	334	41
三陸鉄道	岩手	107.6	1,066	1,072	127	118	9
阿武隈急行	宮城・福島	54.9	2,887	2,826	51	31	20
会津鉄道	福島	57.4	806	750	174	219	45
由利高原鉄道	秋田	23.0	342	409	74	74	0
秋田内陸縦貫鉄道	秋田	94.2	563	505	279	275	4
山形鉄道	山形	30.5	865	874	91	59	32
北越急行	新潟	59.5	3,371	3,262	989	917	72
鹿島臨海鉄道	茨城	53.0	2,584	2,503	44	65	21
真岡鐵道	栃木・福島	41.9	1,307	1,203	8	12	4
野岩鐵道	栃木・福島	30.7	618	558	115	132	17
わたらせ鐵道	栃木・群馬	46.0	692	690	156	168	12
いすみ鐵道	千葉	26.8	516	459	154	159	5
天竜浜名湖鐵道	静岡	67.7	1,894	1,814	154	148	6
愛知環状鐵道	愛知	45.3	8,703	9,883	81	79	23
伊勢鐵道	三重	23.3	1,356	1,298	3	17	20
樽見鐵道	岐阜	34.5	726	668	65	90	25
明知鐵道	岐阜	25.1	540	473	20	28	8
長良川鐵道	岐阜	72.1	1,193	1,132	186	195	9
神岡鐵道	岐阜・富山	19.9	37	32	51	67	16
のと鐵道	石川	61.0	1,651	1,616	196	112	84
信楽高原鐵道	滋賀	14.7	571	582	42	33	9
北近畿タンゴ鐵道	京都・兵庫	114.0	2,233	2,087	540	503	37
北条鐵道	兵庫	13.7	300	303	22	30	8
三木鐵道	兵庫	6.6	174	169	66	64	2
井原鐵道	岡山・広島	41.7	1,135	1,117	176	123	53
錦川鐵道	山口	32.7	421	378	27	10	17
智頭急行	兵庫・岡山	56.1	1,267	1,279	536	508	28
若桜鐵道	鳥取	19.2	597	571	40	37	3
土佐くろしお鐵道	高知	110.2	2,061	2,024	208	240	32
阿佐海岸鐵道	徳島・高知	8.5	93	82	52	56	4
甘木鐵道	福岡・佐賀	13.7	1,250	1,199	0	0	0
平成筑豊鐵道	福岡	59.2	2,351	2,202	9	37	46
松浦鐵道	長崎・佐賀	93.8	3,602	3,489	14	72	58
南阿蘇鐵道	熊本	17.7	308	276	3	13	10
くま川鐵道	熊本	24.8	982	936	3	16	19
高千穂鐵道	宮崎	50.0	389	365	60	67	7
IGRいわて銀河鐵道	岩手	82.0	5,253	4,893	180	118	62
肥薩おれんじ鐵道	熊本・鹿児島	116.9	82	1,881	280	76	204
合計			55,282	56,312	2,491	2,279	212

### 3. J R貨物を物流の動脈として位置づける

#### (1) J R貨物のかかえる構造的矛盾の解消を

J R貨物会社が線路を持たない第二種鉄道事業者として発足したところに、根本的な構造矛盾

があります。国鉄時代の最後の頃に、「貨物安楽死論」に基づき、貨物輸送に対する設備投資を行わず、老朽化した車両や設備をそのまま継承したことにより、その設備や機関車・貨車の取り替え・改善に多大の費用を要することや、荷主の要望により、利用しやすいダイヤ設定を計画しても、第一種鉄道であるJR各旅客会社の了解がなければ独自で設定できないなど、問題点が多くあります。

この「構造的矛盾」については、1996年10月に発足し、1997年6月に当時の運輸大臣に報告が行われた「JR貨物の完全民営化に向けた基本問題懇談会」に於いても、鉄道貨物輸送の役割を、長距離輸送の分野や特定品目の車扱い輸送、更に、安全・安定輸送の分野で優れた特性を発揮していることが指摘されています。ダイヤ設定の問題・事故や災害時の列車の把握や列車運転再開時期の問題など、現状ではJR各旅客会社の指令権に委ねられていることから、第三者によるダイヤ調整機関を設けることなどを求めます。

## (2) 環境に優しい輸送機関としての役割発揮を

JR貨物会社の営業方針では、地球温暖化防止の為に「京都議定書」の国際公約である、2010年までに440万トンの二酸化炭素排出量削減目標を実現するため、ディーゼルエンジンの排出ガス規制や大型トラックの90kmリミッター等を追い風として、宅配便業界の「特積貨物」や「化成品」「残土や産業廃棄物処理」などの他に、大手の家電製品や自動車部品メーカーがレールシフトすると見て、コンテナ貨物輸送の営業活動を強化し、車扱い貨物については「石油・セメント等」一部を除き順次撤退の方向にしています。

一方、政府は、2001年7月に閣議決定した「新総合物流大綱」で、鉄道貨物輸送と内航海運の活用により、2010年までに国内物流の50%を超える水準にモーダルシフトを推進することを提唱しています。現在、国内物流に占める鉄道貨物輸送のシェアは、輸送量で0.9%、輸送トンキロでは4%程度の状況にあります。

全国一貫大量輸送体系となっているJR貨物を、環境・エネルギー消費・交通安全などの面からの役割発揮を求めて行きます。

### 総合交通政策確立によるモーダルシフトを

1991年の運輸政策審議会が、モーダルシフトを提唱して14年が経過しました。

国土交通省は2003年5月12日、「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」(副題・問題意識の共有と目標達成に向けた受け皿作りを目指して)と題するアクションプログラムを策定発表しました。

そこでは、モーダルシフトの阻害要因として、鉄道貨物・内航海運の輸送モードに関わるほか、荷主の意識に向けた施策という、3点の施策からなっています。

その中で鉄道貨物輸送の利用促進に向けた施策では、(イ)輸送容量、輸送速度の制約の緩和、(ロ)輸送ニーズの発掘と適切なダイヤ設定、(ハ)事故等に於ける危機管理体制の強化、コンテナに関する輸送サービスの向上、等々を提唱しています。

荷主、物流業者のモーダルシフト意識向上に向けた施策では、荷主企業・物流業者へのインセンティブ付与や啓蒙活動を強化、東海道線を中心に輸送モードに関するハード面での予算措置などを要求するとなっています。

モーダルシフトについては、物流産業全体の中で規制緩和による自由競争が行われている状況のなか、総合交通政策を確立することと併せて取り組むことが必要と考えます。

## (3) 当面の対策

老朽化した設備更新に関わる設備投資について、一定割合で特別措置をとること。

整備新幹線開業にともう並行在来線については廃止せず、JR経営による存続と、国の責

任分担を明確にすること。

モーダルシフト推進のため、鉄道貨物輸送を利用する場合、荷主にも税制上の一定の優遇措置を行う政府の誘導策をとること。

適正な運賃収受が行えるよう、政府の指導を強化すること。

第二種鉄道事業者としてＪＲ各会社との間の調整を、監督官庁である国土交通省の責任で行うこと。

イ、利用しやすいダイヤ設定・調整について

ロ、事故や災害時に貨物列車の運転再開について

ハ、線路使用料を営業収入の10%以内にするため、少なくとも、本州三社への支払いについて、軽減すること。

更なる合理化・効率化のための要員削減をやめ、適正な要員を配置し、労働条件改善による安全輸送確保はかること。

## 1047名採用差別事件の解決、労働基本権に基づく労使関係の確立を

1047名不当解雇をはじめとして、ＪＲ内の労組所属の違いによる差別扱いや職場内の労働組合運動に制約を加えることなど異常な労務支配が続いています。憲法や労働組合法、ＩＬＯ条約などをＪＲ職場に活かすことが重要となっています。

- (1) 国鉄労働者1047名の解雇撤回・職場復帰、不当労働行為根絶、労働組合の所属による差別扱いをなくすことを求めます。
- (2) 　ＪＲの安全・サービス向上は、「職場の民主主義と人間らしく生き、働ける職場」によって成し得るものであり、ＪＲ各社の労働組合無視と一部組織との癒着体質を改めさせ、労働基本権に基づく、対等・平等な労使関係の確立を求めます。
- (3) 　1047名採用差別事件の早期解決のために、建交労は次の点を呼びかけます。  
　　ＩＬＯ勧告にもとづき、政府の責任による解決をめざし「交渉の場」つくらせるため全力を尽くすこと。  
　　争議団・闘争団・裁判原告団が要求で団結し、1047名の統一対応を前進させること。  
　　学者、文化人等の国鉄闘争支援の輪を大きく広げ、世論を結集すること。

## おわりに

　ＪＲ各社は国民の共有財産を引き継いだ企業であり、その上、多数の乗客・利用者の生命と物資を安全に輸送するという公共鉄道としての役割と社会的責任を有しています。また、ＪＲ各社はそれぞれの分野・地方では、中心的な大企業であり、関係する中小企業者などの経営を圧迫することなく共同して地域の発展に寄与すべきです。そして、ＪＲ労働者が安心して働ける職場環境が安全輸送にもっとも大切なことであり、民主的で差別のない労働環境づくりの努力が求められています。

　今ＪＲに求められているのは、法令順守（コンプライアンス）と公共交通としての社会的責任（CSR）を自覚し実践することであると考えます。

　私たちは、ＪＲが、国民の足、国民のための「安心して利用できる安全な公共鉄道輸送機関」としての役割を発揮するように、共同して取り組んで参ります。

以　上