

# JR西労組結成25周年を機に 歴史を振り返り責任ある未来につなげよう!

## JR WEST 西労組 UNION ニュース

号外  
結成25周年特集  
No.1  
2016.1.20  
JR西労組ホームページ  
(http://www.jrw-union.gr.jp)

西日本旅客鉄道労働組合  
本部(〒530-0012 大阪市北区芝田二丁目一番八号)  
TEL 06-6361-7171 (大阪局) 06-6361-7172 (大阪支店)  
FAX 06-6361-7173 (大阪局) 06-6361-7174 (大阪支店)  
●発行責任者 宮 野山 勇市 三馬朗  
●編集責任者 宮 野山 勇市 三馬朗

### 結成25周年特集(その1)

## 国鉄改革とJR発足まで

JR西労組は、1991年の結成から本年12月6日で25年の節目を迎えます。7万名以上が鉄道の職をつた国鉄改革のうえに、1987年4月1日、JR西日本が発足しました。その後も労組の離合集散を経て、私たちは真に自由で民主的な責任組合である新生JR西労組を結成。先輩方の努力によって困難を克服しながら運動を推進し、今日の発展を築いてきました。この機会を捉え、JR西労組の運動の25年を振り返るとともに、今後のJR西労組の組織、運動、労使関係、社会と政治との関わりなどの課題について、組合員の参加のうえに、めざすべき方向性を議論し提起していく運動を進めることとします。そして7月の本部大会で「結成25周年委員会」を設置し、この一環として記念誌を編纂することとしました。

組合員の皆さんに興味を持って活動に参加いただくために、本号より、JR西労組の発足前から今日まで、時系を追って歴史をまとめた特集号を発行していくこととします。特集号をこ一読のうえ、それぞれの職場において、皆さんで議論いただきたいと考えます。

今日、私たちは、93%を超えるまで組織率を高め、安定した雇用を確保し、賃金をはじめとする労働条件や福利厚生などについても、着実に改善を重ねて地位を向上させること

ができました。JR西日本連合を通じてグループ労組の組織整備も進み、51組合、4万名

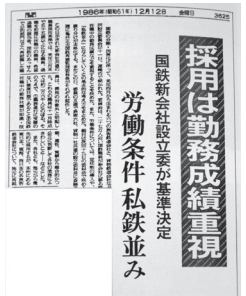


西明石駅  
ブルトレ飲酒事故

| 国鉄改革までの歴史[年表]         |                                                                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1981年2月16日<br>(昭和56年) | 第2次臨時行政調査会発足(第2臨調)<br>「増税なき財政再建」を達成すべく、行財政改革についての審議を行った。                                      |
| 1982年6月23日<br>(昭和57年) | 東北新幹線(大宮～盛岡間)開業                                                                               |
| 7月30日                 | 第2臨調、基本答申提出「国鉄を5年以内に7ブロック程度に分割、順次民営化する」                                                       |
| 11月15日                | 上越新幹線(大宮～新潟間)開業                                                                               |
| 1983年4月1日<br>(昭和58年)  | 国鉄新規採用停止                                                                                      |
| 6月10日                 | 国鉄再建監理委員会発足                                                                                   |
| 1984年10月9日<br>(昭和59年) | 余剰人員調整策(早期退職、休職、出向)                                                                           |
| 10月18日                | 西明石駅<br>ブルトレ飲酒事故                                                                              |
| 1985年7月26日<br>(昭和60年) | 国鉄再建監理委員会<br>が最終答申<br>「国鉄改革に関する<br>意見～鉄道の未来を拓くために～」                                           |
| 11月30日                | 鉄労、動労、全施労「雇用の安定に関する協約」再締結<br>国労、全動労、12月1日から無協約状態となる。                                          |
| 1986年1月13日<br>(昭和61年) | 鉄労、動労、全施労の3組合と国鉄当局とで「労使共同宣言」締結。国労、全動労は調印拒否                                                    |
| 4月13日                 | 【国労から分裂】<br>「真国労」結成                                                                           |
| 7月1日                  | 国鉄当局「人材活用センター」設置(15,000人配置)                                                                   |
| 7月9日                  | 動労松崎委員長、鉄労全国大会で「鉄労解体から鉄労と手を結んで共に進んで行くと方針転換」<br>(松崎のコペ転発言と後に言われる)<br>動労は同日開催の全国大会で「分割民営化賛成」を決定 |
| 7月18日                 | 鉄労、動労、全施労、真国労の4組合で「国鉄改革労働組合協議会(改革協)」結成                                                        |
| 7月22日                 | 国労第49回大会で山崎委員長が国鉄改革に対して「大胆な妥協」を発言。国労大会は山崎委員長発言をめぐり紛糾                                          |
| 8月27日                 | 改革協と国鉄当局とで「第2次労使共同宣言」締結                                                                       |

|        |                                                                                                                            |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9月1日   | 9月1日未明、大阪、兵庫、埼玉の6ヶ所で、動労、革マル系の組合幹部宅が、鉄パイプを持った集団の襲撃を受けた。この同時多発襲撃事件で、真国労大阪地本書記長(当時37歳)が頭を殴られ死亡、他8人の組合幹部とその家族が重軽傷を負った。         |
| 10月9日  | 国労第50回大会(修善寺大会)<br>国鉄改革法への対応方針をめぐって主流派と非主流派・反主流派が対立、代議員による無記名投票が実施され、「賛成101、反対183、保留14」で主流派の山崎委員長らが辞職し、新たに六本木委員長らによる執行部が誕生 |
| 11月28日 | 国鉄改革法成立<br>国鉄当局は国鉄職員に対して「新会社希望調査」を12月24日～1月7日の間で全職員に対して行った。                                                                |

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| 1987年1月23日<br>(昭和62年) | 【国労から分裂】<br>「社員労」結成 |
|-----------------------|---------------------|



場を築くことができました。一方、2005年4月25日、JR西日本は取り返しつかな、福知山線列車事故を惹き起こしてしまいました。私たちは、事故を防げなかった責任を自覚し、反省と教訓を胸に刻み、安全の確立を最優先課題に位置付けて不断の取り組みを進めています。そして、私たちを取り巻く環境は、少子化、人口減少により輸送量が減少すると予想され、労働力の確保も困難になるなど、将来の展望は決して楽観できない状況に置かれています。

### 国鉄改革に至る経過

日本国有鉄道(国鉄)は、自動車や航空との競争が激化し、鉄道の優位性が失われていく中で、東海道新幹線が開業した1964年に初めて赤字決算となり、以降一度も黒字を計上することなく経営は悪化してしまいました。数次の経営再建計画も功を奏さず、1980年には単年度赤字が1兆円を超え、政府が設置した「第2臨時行政調査会(第2臨調)」において議論が進み、1982年、国鉄は従来の組織や運営方法の延長線上で改革は不可能であるとの認識の下、「5年以内に国鉄を分割、民営する」という方針が報告、発表されました。

この報告を受けて「国鉄再建監理委員会」が設置され、2年間の検討を経て、1985年7月には、1987年4月1日をもって民営会社に分割すること骨子とする「国鉄改革に関する意見」鉄道の未来を拓くために」と題する最終意見が首相に提出され

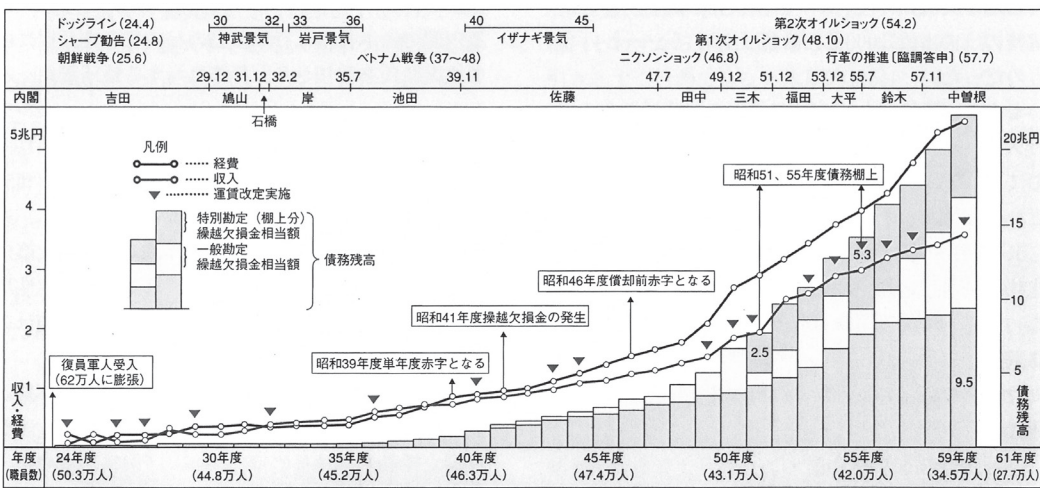
ました。この中では、分割民営化の必要性に関する論点について、公社制度の問題として、①外部からの干渉、②経営の自主性の喪失、③不正常的な労使関係、④事業範囲の制約、全国一元的組織の問題として、①経営管理の限界を超えていること、②画一的な運営、③不合理な依存関係、④競争意識が働かないこと、それぞれ4点が指摘されています。

そして、この最終意見を基に政府は8本の国鉄改革関連法案を作成、国会審議を経て法案が成立しました。国鉄改革法の内容は、①経営形態の変更(旅客6社、貨物1社など11法人に分割)、②余剰人員の雇用対策、③長期債務の処理の3つの柱から成っています。

このようにして、1987年4月1日、ついに分割民営化の実施に至り、国鉄は115年の歴史に幕を閉じ、JR西日本をはじめJR各社が発足しました。

なお、JR本州3社のバス事業は新会社発足後に分離独立することとされ、翌1988年4月1日に西日本JRバス、中国JRバスをはじめ、各社が100%出資する5つのバス会社が発足しました。(裏面へ続く)

国鉄財政の推移とその背景



部からの干渉、②経営の自主性の喪失、③不正常的な労使関係、④事業範囲の制約、全国一元的組織の問題として、①経営管理の限界を超えていること、②画一的な運営、③不合理な依存関係、④競争意識が働かないこと、それぞれ4点が指摘されています。