

監理委員会委員のこうした発言に対し、最後に書記長が反論を加え、最後に八月三〇日に発表した公開質問状に答えるよう要求した。

第二節 仁杉総裁の登場と五九・二ダイヤ改正

一 仁杉総裁の任命

一九八三年一月二四日、高木文雄国鉄総裁は中曽根首相を訪れて辞意を表明し、二月二日に辞任した。高木総裁の後任には、元国鉄常務理事で鉄建公団総裁の仁杉蔵氏が任せられた。仁杉氏は国鉄常務理事を退任したあと西武鉄道に入社し、副社長まで昇進しており、民間企業での経営経験をかわれての起用だとも言われていた。仁杉氏は、就任前に「分割・民営化論には柔軟に対応すると語っていたとはいえず、仁杉氏は分割・民営化論者と見なされて国鉄総裁に起用され、その振る舞うよう期待されていた。

仁杉国鉄総裁は、一月二〇日の全国管理局長会議で国鉄再建に取り組み基本方針を表明した。それは、高木総裁時代以上の徹底した合理化の推進を言明する内容であった。分割・民営化を推進しようとする監理委員会との関係については「実務に携わる者としての知識や経験を提供するなど積極的に対応し、理解と協力を得られるよう努力する」と述べた。そして、再建への基本姿勢として「ルール、規律を守るとともに変革を恐れず経営改善に取り組む」「全職員が『お客様を大切に』の精神で業務遂行に取り組む」などを強調した。そして、国鉄自身が努力すべき重点課題として次の五項目を掲げた。①安全輸送、②職場規律の確立、③合理化の推進、④関連事業拡充も含めた増収策の展開、⑤物件費、工事費など経費削減の五項目をあげた。③の合理化については前年度の大規模削減に引き続き今年度も三万人近い削減を予定していたが、仁杉総裁は「さらに徹底した合理化が必要」と強調した。

一月二七日に国労三役と仁杉新総裁との初めての会談がもたれた。会談の冒頭、総裁は次のような所信を明らかにした。「職場規律と合理化推進を柱とする業務体制確立のため職員が心を一つにして難局にあたりたい。とくに当面の五九・二ダイヤ改正に協力してほしい。これに対し、国労は①労使協力態勢の確立、重要な場面でのトップ会議②分割・民営化反対の態度の明確化(火過員対策と国鉄の将来展望の明確化などを中心に会談をすすめた。新総裁は(四)の労使協力については再建態の再開と必要なのは、トップ会議を了承した。②分割・民営化に対する態度については、「私は固定した(分割・民営化)論者ではない」と述べるに止まった。そのこともあり国鉄の将来展望を示さなかった。国労側は再建の方針を示さないならば協力できないと発言し、会談を終えた。

二 貨物経営合理化と要員削減

ヤード系輸送全廃の貨物合理化提案

国鉄当局は八三年一月三十一日、五九・二ダイヤ改正に関連して「新しい鉄道貨物営業について」と題する貨物合理化計画を国労に提案した。この提案では、明治以来国鉄貨物輸送の中心であったヤード系輸送を全廃し、ヤードを経由しない直行系輸送方式に転換するというものであった。八二年七月の臨調基本答申において「貨物営業は、鉄道特性の發揮できる拠点間直行輸送を中心とし、業務のあり方を抜本的に再検討し、固有経費における収支の均衡をはかる」と述べており、この答申を受けた政府は、同年九月二四日に「貨物営業の合理化」貨物輸送については、固有経費における収支の均衡をはかるよう拠点間直行輸送を中心とする輸送体制に再編成するとともに、業務のあり方を抜本的に再検討し、所この閣議決定にもつづいものである。したがって、国鉄がすでに実施している「経営改善計画」を大きく変更し、さらに合理化をすすめたものとなっている。

「国鉄貨物輸送は、この一〇年間に国内物流量の増大にもかかわらず半減し、シェアも著しく低下した。これは、ヤード系輸送方式で輸送需要の高度化に対応できなかつたからである。一方、国鉄貨物輸送のなかのヤードを経由しない直行輸送はこの一〇年間の輸送量が横ばいであり、国鉄貨物輸送に占めるウェイトを高めている。収支面でもヤード系輸送から赤字が発生しており、直行輸送は収支が均衡している。八五年度までに貨物部門の収支の均衡を目指す現在の「経営改善計画」の目標は、ヤード系輸送を維持したままでは達成不可能である。八五年度までに貨物固有経費で収支均衡を達成するため、直行輸送体系を確立し、貨物駅を四五七駅体制とし、ダイヤ改正を実施する。こういう輸送システムの転換にもない一駅要員をはじめ乗務員、検修要員等の勤務や作業のあり方を抜本的に見直すとともに、機関区、貨車区等の保守基地の再編成を行う」ことで二万人強の要員減となる。

五九・二ダイヤ改正の提案

八三年三月二四日国鉄当局は、「五九・二ダイヤ改正にかかわる計画概要」を組合に提案説明した。あらましの提案内容はつぎのとおりであった。

- (一) 旅客輸送 ①都市間輸送 山陽、九州の急行、九州内の特急の需要に応じた見直し。北海道地区の急行の一部特急への格上げと普通列車への格下げ。その他線区の需要に応じた見直し。②大都市圏輸送 首都圏、関西圏で通勤時

中心に輸送改善。③その他 普通列車は線区ごとに需要動向を勘案して、編成両数、本数などの見直し。以上の結果、列車キロはほぼ横ばい。

- (二) 荷物関係 ①拠点間ロット輸送 東海道、山陽、関西、東北、奥羽、日本海縦貫を中心にロット輸送、締め切りを深化する。②営業の重点化 荷物列車等の改正。

- (三) 貨物輸送 ①コンテナ輸送 直行系輸送の主軸として輸送力を増強。②物資別適合輸送 実態に応じ整備、見直しをはかる。③一般車扱い輸送 直行系輸送に再編成する。ヤード体制は廃止する。拠点駅とその他の駅を結ぶ集配列車を設定し、そのための基地を六〇カ所配置する。列車設定キロは約二九万キロ。

- (四) その他 ①乗務員基地の集約等をを行う。②貨物駅を四五七駅体制とする。③作業体制、勤務体制を全面的に見直し、業務運営の効率化をはかる。動力車・列車乗務員の運用の効率化をはかる。

国労はこの提案に対し、「提案内容に同意できない。後日、要求を申し入れるので実りある団交を」するよう要求した。

「計画」によれば、八三年度の要員削減数は二万八九〇〇人とし、そのための施策として、①五九・二ダイヤ改正関連(貨物関係一六六〇〇人、旅客関係三〇〇〇人、荷物関係一〇〇〇人、計二万人)②中央交渉三事業(車両検修業務の合理化で二二〇〇人、線路保守業務の改善で二〇〇〇人、電気保全業務の改善で一五〇〇人、計五八〇〇人)③その他(各部門における業務体制の見直しで三七〇〇人)の合計二万九五〇〇人の削減をあげ、駅新設などでの六〇〇人増を差し引いて実現するものとしていた。

七月一九日の国労本部と国鉄本社間の交渉に当局から車両数、車両基地と乗務員基地の統廃合についての提案がなされた。それによると車両数約二一八〇両、車両基地六六カ所、乗務員基地九カ所の減、列車設定キロは在来線旅客で約五〇〇〇キロ減、貨物約七万八〇〇〇キロ減という内容であった。

国鉄当局は、貨物部門のこうした大がかりな合理化を推進するにあたり、荷主や自治体との折衝を全国ですすめていった。合理化による駅や専用線の廃止で輸送の支障をきたす荷主や通運業者などへの補償が百数十億円を越えるものと見なされていた。国鉄貨物取扱駅の削減で大打撃をうけるのが硫酸、液体酸素などの危険物の輸送を国鉄に依存している化学製品業界である。日本化学工業会は八三年二月一日、運輸省と国鉄にたいして「貨物輸送の縮小に反対」の陳情をおこなった。計画どおりの削減が実施されると、タンク車による輸送不可能な九一万トンばら一〇トン積みタンクローリー車約九万台分が代替輸送しなければならなくなり、当時の道路輸送の四割増になると試算されていた。

五九・二ダイヤ改正に対する国労の批判

国労は、上記のような当局の提案に対し、八三年二月二四、二五日に開いた第一三七回拡大中央委員会では次のように闘争方針を決定した。

「国鉄貨物輸送の問題を国民生活面や産業・経済活動、交通公害などの問題として社会問題化させ、政治的課題にまで押し上げる運動を通じて、国鉄貨物問題を赤字や黒字という財政面からだけとらえるのではなく、公共交通・総合交通体系の視点から社会的に論議できるようにするか否かが、この闘いの重要なポイントとなる」として次のような闘争方針を決定した。

- ① 当局計画の不当性、問題点などについて、職場討議を早急に展開する。
- ② 中央・地方は事前協議で当局計画の矛盾点の追及とあわせて、今日までの貨物輸送の低落に対する当局の責任を徹底的に追及する。
- ③ 国鉄の民主的再建、貨物輸送のあり方についての国労要求を早急にまとめ、大々的に宣伝活動を展開する。
- ④ 荷主訪問運動を全国的に展開し、当局計画の不当性を訴え、国鉄貨物輸送の公共的使命を發揮するための貨物輸送に対する要望・意見を集約する。

こうした闘争方針にもつき国労は、二・四四月には荷主アンケート調査を実施した。五月九日には全国ヤード代表者会議を開き、中央・地方が一体となり荷主や地域での共闘態勢づくり全力をあげ、貨物切り捨て反対の世論を盛り上げること意思統一し、ただちに行動に入った。そして、各地方からのダイヤの改善要求の集約と要求化をすすめた。七月から九月にかけて全国動員の中央行動を実施し、関係省庁交渉、政府・政党に対する陳情行動などに取り組んだ。地方でも管理局前集會、座り込み、デモなどを行った。

国鉄当局の計画についての国労の見解については五月二一日付の「国鉄新聞」に「新しい貨物営業」に対する組合の考え方を明らかにした。そこでは、国鉄の貨物は国内貨物輸送量の八割を分担しており、きわめて重要な位置にあること。そして、ヤード系輸送方式からの撤退と直行系輸送に転換することは、国民経済に大きなマイナスの影響を与える。さらに、ヤードの全廃と貨物駅の集約は国鉄労働者、通運労働者そして鉄道関連産業労働者の雇用の危機と賃金・労働条件の低下に結び付くものであると批判した。つづけて、国鉄貨物輸送の望ましい姿としては、①大企業に奉仕する運輸政策を転換し、②民主的総合交通（貨物輸送）政策を確立し、そこに拡大貨物を位置付ける必要がある。そして、国鉄貨物輸送の維持・拡大のためには、輸送方式の改善、営業施策の改善、新規サービスの開始、施設の整備をはかるなどの努力が必要だと主張した。

五九・二ダイヤ改正に対する闘い

一九八三年八月一九日から開催された第四五回定期全国大会の運動方針では、次のような「闘い方」の方針を決定した。

「一、五九・二ダイヤ改正反対の闘いについては、従来の国鉄当局との団交、大衆行動、地域共闘、一定の戦術配置というパターンでは闘いの成功は期しがたいことについて意思統一をはかる。二、五九・二（とくに貨物、荷物）については、単なるダイヤ改正とうけとらず、わが国における陸上輸送のなかに発展させるとの視点にたつた全体の合意のもとに、中央・地方・職場で創意ある闘いを展開していくことにする。

三、この闘いを展開するに当たって重要なことは臨調・政府の国鉄の貨物輸送のあり方（当局案）に反対する『世論』をつくりあげ、これを『国鉄政策』の変更を求めるとして結集し、その過程で国鉄の労使問題として取り組むという闘いの配置が重要である。

四、輸送システムの変更・修正をもとめるといふ輸送施策の問題については、九月末～一〇月上旬を重要な山場として徹底した大衆行動を組織し、その高まりのなから全交通運輸共闘の統一行動の一環としてストライキ等を配置して闘うことにする。

国労は全交通とともに全国各地で、宣伝・オルグ活動を強化し、荷主、関係団体、自治体などとともに各管理局や国鉄本社、運輸省交渉などが取り組んだ。全国の自治体での貨物廃止反対決議意見書の提出、沿線住民の総決起集会、荷主・通運業者の局陳情、対策会議の設置、経済団体の意見書提出など幅広い運動を展開されていった。九月二一日には、国民の国鉄を破壊する五九・二貨物、手小荷物「合理化」反対、地方交通線廃止反対、運賃値上げ反対を要求する中央総決起集会を開いた。全国の職場の仲間から寄せられたカンパで一万八〇〇〇〇人の国労組合員が上京し、中央行動に取り組んだ。

交渉と運動とを有機的に結合する闘いを展開するなかで、五九・二ダイヤ改正交渉の回数を重ねたが、この施策が臨調答申を閣議決定して提案されただけに、部分的修正をかちとれたものの、施策の基本にかかわる部分、とりわけ貨物輸送における全国ネットワークの存続、貨物取扱駅の存続、ヤードの存続については国鉄当局の態度は頑なであった。

こうした状況のなかで、一〇月六日にダイヤ改正にともなう労働条件の提案を受けたが、その理由は、国労が従来のダイヤ改正のように、事前協議で一定の施策の合意のもとで提案するというかたはとれなれど判断したこと、施策の論議を今後も続行することの合意ができたことによること、同時に、反対運動の状況が全国・全系統で一様でなく、全体として盛り上がり十分でなかったため、労働条件の提案を受けることにより闘いを全体として高揚させる契機にしようと考えたからであった。

一二月段階の交渉では、廃止予定駅のうち地元の同意の得られない駅について存続させるよう強く主張したが、国鉄当局は言葉では荷主や関係自治体の理解を求めるといながら、その実態は施策の理解が得られようが得られないが、方針を変えないという、過去のダイヤ改正交渉では例をみない態度であった。国労は交渉の重点を労働条件に移していったが、一月二一日の団体交渉において当局が線区・駅の廃止問題について四線区七駅を二月一日以降一定時期まで廃止を延期するとの修正提案をおこない、妥結を迫った。組合は「五九・二施策の基本については納得することはできないが、ダイヤ改正実施はやむを得ない」と考える。しかし、根室線・五能線が運輸審議会に付議されており、駅廃止問題、組合要求も残っている。残された期間に交渉を続け、最終判断したい」との態度を明らかにした。根室線・五能線の問題が運輸審議会で結議がされたため、一月二七日に「五九・二ダイヤ改正」でダイヤ改正は二月一日から実施されることとなった。

過員の発生

二月一日以降の全国の職場に過員が発生したが、この問題の解決が五九・二ダイヤ改正闘争の残された最大の課題であった。このため、八四年一月二日に国労は「過員」問題で要旨次のような要求書を当局に提出した。

「国鉄当局の実施している『国鉄再建』は要員合理化だけ優先し、計画を上まわる要員削減となつていく。そのうえ、『五九・二ダイヤ改正に機を合わせ、特退を上回る大量の要員削減を』強行しようとしている。その一方で『業務委託を拡大し、国鉄労働者の職場と仕事を奪い、大きな労働不安を起すこと』は容認できない。こうした施策によつて意図的につくりだされた大量の『過員』の存在は、国鉄労働者の首きりにさえつながらる危険をもつものである。

そこで国労の要求は、職制・職務内容、配置転換などに関する協定の遵守、転職に必要な教育、旅客サービス向上のための『過員』の活用、属人的過員の扱いは禁止、業務委託の見直しによる国鉄労働者の職場と仕事の確保などを要求し、『過員』にかかわる諸問題については、『団体交渉で意見の一致を期し、紛争の生じないよう』にすること。

この要求書に対する回答が一月一九日の交渉の席でなされた。当局は、職制・職務内容や配置転換などの従来の協定を尊重すると答え、転職にあつたための必要な教育を実施すると回答した。旅客サービス向上のために過員を活用する要求と属人的過員あつかいは行わないという要求については、『地方局にまかせてある』と答えるにとどまった。また、過員の勤務・職務内容は地方で交渉してきめるよう要求したのに対し、国鉄当局は過員の運用は管理

運営権の問題だとして、交渉に進展はなかった。職場では、国労組合員にたいする現場管理者の高圧的な態度がますます強化され、雇用不安が広がってきた。労働不安が強まってきた。

五九・二ダイヤ改正は、国鉄労働者のなかに過員を生み出すと同時に、国鉄関連労働者の雇用問題に影響を及ぼした。国鉄の整備会社は全国に四二社あり、二万七〇〇〇人が働いているが、五九・二ダイヤ改正によって、北海道一社の一五〇人、九州二社の三五〇人をはじめ全国で約二〇〇〇人の首切りが提案されたのである。基地の統廃合等でも数百人の要員減が予測されており、五人に一人の首切りとなる。このため、国労(国鉄関連連産業労働組合協議会)と全労連(全国鉄整備労働組合総連合)は、「業務委託費一〇%カット」「大量の要員削減・首切り」に反対し、二月二〇日から二二日までの間に国鉄本社前で総決起集会を開き、本社交渉をおこなひ、本社前座り込み行動を実施した。また、二二日には政府、各政党への陳情行動をおこなうなどして、国鉄の親企業責任を追及した。

第三節 五九・二ダイヤ改正後の

余剰人員対策をめぐる交渉

一 余剰人員対策の交渉と闘い

余剰人員対策についての交渉と公労委の調停

国労は、一九八四年六月一日に過員問題の解決のため一月二日の要求(前述)に続く再申し入れとして、次の「輸送サービス・安全確保に関する緊急要求」を当局に提出した。

「過員問題解決のために団体交渉を誠実に実施し、雇用安定協約、配置転換協定の遵守、強制配転の中止、サービスと安全確保を強化する体制の整備、週四〇時間を超える勤務の時間短縮、年次有給休暇の完全消化、年間を通じた非稼働日に対応する要員の配置、波動時期・多客輸送時間帯における要員配置の充実、労基法、労安法等の諸法規遵守、雇用不安をおこす合理化の中止、技術教育・訓練の充実・強化、業務委託の拡大中止、安全輸送の確保とサービス向上、営業・販売体制の強化・充実のための過員の積極的充当をすること。」

ところが国鉄当局は、この要求書の提出の四日後の六月五日、二万五〇〇〇人削減の八四年度要員計画と「余剰人員対策」を細田運輸大臣に報告するとともに、余剰人員対策について「を公表し、その内容を公にした。この「余剰人員対策」は八四年度の要員計画を実施して三〇〇〇五〇〇〇人の余剰人員が見込まれるために、①勧奨退職の促進など退職制度の見直し、②退職前提休職、復職前提休職など休職制度の改定・拡充、③派遣制度の拡充、を図るといふ三項目の内容であった。当局はこの「余剰人員対策について」を各組合に提示し、具体的内容については七月中旬に明

らかにする、また、「余剰人員対策」の口滑な実施を前提に雇用安定協約を締結するとの提案も行った。この直後に開かれた国労第一四一回拡大中央委員会(六月六日、七日)は、過員問題を中心に論議がかわされ、次のような当面の闘争方針を決めた。

「本部は達一九四号を認めない立場から過員問題を追及し、『団体交渉による解決』を目指す。あわせて、院内闘争を強化し六月末までの間の経緯によつて公労委活用についても緊急に検討する。このため、当面、過員問題の先行解決をもとめ新たな合理化提案は受けない。各地方は統一して協定違反の配転、物販、出向などは拒否して闘う。過員問題の解決と労働基本権を守ることを中心としたワッペン着用闘争、非協力闘争、現場長にたいする集団行動などを展開する。」「労基法・労安法等に基づく点検・摘発行動を強化する。また強制配転を許さない闘いを強化する。」

過員問題解決のための緊急要求についての国鉄本社との交渉は、六月一四日から始まった。しかし、交渉は遅々として進まず、当局の回答は「現行ルールの範ちゆうで要員運用をする場合は当局の責任で行う」との域を出なかった。当局は、①余剰人員対策三項目提案の早期の確立、有効活用を前提に雇用安定協約を存続する、②労働時間の短縮は問題とならない、③部外能力活用が望ましい事柄については業務委託をおこなうなどと主張した。そして、「全体として効率性が低いなかで、……むしろいっそうの効率化が至上命令である」との回答を繰り返すだけであった。このため、国労は七月五日で交渉を打ち切り、翌六日に公労委へ調停申請した。調停を求める事項は次の二つである。①一時的に「過員」となる労働者にかかわる労働条件は団体交渉を行い、意見の一致を期すこと。②「過員」にかかわる具体的労働条件は従来の協定及び労使慣行にもとづき地方・現場で交渉することの二つにつき調停申請した。

公労委での事情聴取が七月一七日から始まり、二四日の第二回の事情聴取を終えたあと、公労委の調停案が示された。調停案は、「いわゆる過員にかかわる要員運用策の実施に伴い労働条件に変更が生ずる場合には、労使は、中央および地方の対応機関において、具体的に問題を提起し、団体交渉などにより、その事案の早期解決に努めること」という、ほぼ国労側の主張を認める内容であり、国労はこれを受諾し、その趣旨をいかにするように対処することを決めた。

余剰人員対策三項目の具体案

ところが、国鉄当局は、公労委調停中であることを無視して、七月一〇日に次の余剰人員対策三項目についての具体案を「余剰人員の調整策」として各組合に提案した。

一 退職制度の見直し
① 退職条件は五十六歳以上の者の特別昇給は行わない② 在職条件は五十五歳以上の者の定期昇給、ベア、昇職・昇格は行わない。

二 退職の申し出による休職

退職前提の休職の適用条件として①五十五歳以下であること、②復職前提の休職期間または派遣期間満了日から一年以上経過していること。休職期間は二年、ただし一回に限り更新できる。賃金は、退職前提の場合は基本給、扶養手当、都市手当、住宅手当のそれぞれ全額、復職前提の場合は六割を支給。休職制度の特例
八四年度末までに五六歳、五七歳、五八歳となる者については、本年度に限り従来の「職員」の申し出による休職」を適用する。

三 職員への派遣に関する取り扱い

(1) 派遣目的
① 関連企業の指導・育成・強化、② 人材の育成、③ 国鉄の業務に関連する事項の調査・研究。
(2) 派遣職員の決定
① 本人の職務経歴、適性等を総合的に勘案の上所属長が決定する。② 決定に際して派遣先 期間 就業条件を明示し、同意書を提出させる。③ 職員は派遣希望調書に記入、提出できるものとし、所属長はこれを参酌する。
(3) 派遣期間
三年をこえない範囲とする。
(4) 派遣期間中の勤務条件
派遣先の就業規則などによるが、年俸の付与日数、有効期間は国鉄の規定による。
(5) 派遣の終了
① 期間満了、② 業務上の理由により派遣職員を復帰させる必要が生じたとき、③ その他、派遣継続が不可能または不適当と認められるとき。
(6) 復職時の取り扱い
① 原則として派遣前の所属・職名に復帰させる。② 必要に応じて教育・訓練等を行う。

国鉄当局は、これまで余剰人員を「ブラ動」状態にさせないためと称して余剰人員を狭い部屋に押し込め「研修」なるものを実施したり、あるいは線路わきの草むしり、駅舎の窓ふきなどをさせたり、増収セールスや特別改札などに充用してきた。三項目の提案のうち一時帰休は比較的若い層を中心に潜在的な転職・休職希望者の掘り起こしが狙いとされ、勧奨退職制度は一人以上いる五五歳以上の高齢層の定昇やベア、退職時の特別昇給をストッブするに国鉄の出資企業や下請け企業の新規採用ストッブを前提にした余剰人員調整策であった。

以上の提案に国鉄内の各労組はすべて反対した。国労は次のような声明を発表した。

「われわれは、この提案に対する心からの強い怒りを国鉄当局にたたきつける。……この提案は、世界に比類のない迅速・安全・正確なものとして誇り、培ってきた国鉄労働者三万人以上の事実上の首きりにとどまらず、さらに大量の国鉄労働者を職場か