

国鉄改革1047名問題の解決案（四党申入れ）について

平成22年4月9日

国土交通大臣談話

本日、民主党、社会民主党、国民新党及び公明党から、国鉄改革1047名問題に関する人道的観点からの解決案について、再度申入れがありました。

解決案の概要は、

1. 鉄道・運輸機構が原告に和解金約1,563万円を支払う。
2. 鉄道・運輸機構が四者・四団体に58億円の団体加算金を支払う。
3. JRへの雇用について要請する。
4. 鉄道・運輸機構と原告は、裁判上の和解を行い、すべての訴訟を取り下げる。

というものです。

この解決案に対して、政府としては、四者・四団体（原則原告団910名全員）が、次の事項について了解し、その旨を正式に機関決定することを条件として、これを受け入れることといたします。このことは、四党も了解されたところです。

1. この解決案を受け入れること。これに伴い、裁判上の和解を行い、すべて

の訴訟を取り下げること。

2. 不当労働行為や雇用の存在を二度と争わないこと。したがって、今回の解決金は最終のものであり、今後一切の金銭その他の経済的支援措置は行われないこと。
3. 政府はJRへの雇用について努力する。ただし、JRによる採用を強制することはできないことから、人数等が希望どおり採用されることは保証できないこと。

振り返れば、昭和62年4月1日に実施された国鉄改革は、経営が破綻した国鉄を分割・民営化することにより、その鉄道を我が国の基幹的輸送機関として再生することを目的とした、戦後最大の行政改革だと認識しております。この改革により、23年を経た今日、これらの鉄道は我が国の国民生活に欠かせない存在として復活を遂げ、この間JR東日本、JR東海、JR西日本は完全民営化を果たすまでになりました。このように、国鉄改革は、国民に対して大きな成果をもたらしたものと考えております。

しかし、一方で、国鉄改革は大きな痛みを伴いました。本格的に再就職対策が開始された昭和61年以降に限っても、約7万4千人の方が慣れ親しんだ鉄道の職場を去らざるを得ませんでした。また、鉄道の職場に残られた方々でも約5400人の方々が住み慣れた北海道、九州の土地を離れ、遠く離れた本州の地で生活を始めなければなりませんでした。国鉄改革は、こうした方々のご

理解とご協力、そして現在までも続くご労苦の上に初めて成り立ったものです。

この機会に、改めて深く敬意を表します。

こうした中、いわゆる1047名問題は、当時の国鉄によるJRへの採用候補者名簿不登載に端を発し、最終的に平成2年4月1日に国鉄清算事業団を解雇された方々と国鉄清算事業団（現鉄道・運輸機構）との間で争われてきた問題です。解雇から20年を過ぎた今、本日四党から提示されたこの解決案により多年にわたる争いが全面的に終結するのであれば、人道的観点からは、喜ばしいことであると考えております。今回、この問題に対する解決案をとりまとめられた方々のご苦勞に感謝を申し上げる次第です。

今後は、原告団の方々が先程の条件を受け入れ次第、私から鉄道・運輸機構に対して、この解決案に沿って問題の最終解決を図るよう指示することとしております。

また、今回この問題の解決が図られたとしても、国鉄改革には、未だ完全民営化を果たしていないJR三島会社（JR北海道・四国・九州）やJR貨物の経営の自立をはじめ、未解決の課題が残されています。国土交通省としては、今後とも、こうした課題への取組みを強化し、国鉄改革の完遂に全力を挙げてまいります。