

日本労働年鑑 第57集 1987年版
The Labour Year Book of Japan 1987

特集 国鉄分割・民営化問題

I 分割・民営化論の台頭から具体案の作成まで

4 監理委員会の最終意見＝国鉄分割・民営化の具体案

監理委員会の最終答申

監理委員会は、八五年七月二六日に「国鉄改革に関する意見——鉄道の未来を拓くために」と題する最終答申を中曽根首相に提出した。答申は、委員会発足「以来二年余りの間にわたり、一三〇回を超える審議を重ねた」ものだけに本文一五〇ページを超える長文の内容となつている。そして、「国鉄及び政府機関はもとより、交通問題に関する専門家、私鉄経営者、地方公共団体、各労働組合等から可能な限り広く意見を聴いた」と述べている。しかし、国鉄との関係では、答申提出直前に辞任した仁杉前国鉄総裁が退陣する際の記者会見で「国鉄再建監理委と話し合える機会がなかった」「国鉄の意見も聞いてほしい、と総理にもお願いしてきた」と語っており、答申作成が国鉄当局を無視する形で進められてきた経緯が浮かびあがる。

答申はつぎに掲げる目次の構成になっている。

- はじめに
- 第1章 国鉄改革についての基本認識
 - I 国鉄改革はなぜ今必要か
 - II 分割・民営化はなぜ必要か
- 第2章 効率的な経営形態の確立
 - I 分割のあり方
 - II 経営形態のあり方
 - III 旅客鉄道会社の具体的内容
 - IV 鉄道貨物事業
 - V 研究所等の取扱い
 - VI 要員規模
 - VII 分割に伴う技術上の問題とこれに対する考え方
- 第3章 国鉄事業再建に際して解決すべき諸問題
 - I 余剰人員対策
 - II 長期債務等の処理
 - III 債務整理等の組織
- 第4章 改革の推進体制及び移行時期等
 - I 推進体制及び手順
 - II 移行時期
- おわりに
- 付論 技術上の具体的問題についての考え方

答申は、第一章において国鉄改革にあたって「国鉄は破産状況にあり、改革には一刻の猶予も許されない」との基本認識を示す。そして、国鉄経営破綻の原因を分析しているが、それは臨調の基本答申や監理委員会の第二次提言と同様に「公社という制度の下で巨大組織による全国一元的運営を行ってきたことにある」とみなしている。それゆえ、現行制度のもとでは再建は不可能とし、国鉄事業の分割・民営化が不可欠であるとの基本方針を示した。

ついで、第二章ではその方針を受けて、分割と民営のあり方とその具体的内容、すなわち旅客会社の地域六分割とバス・貨物・新幹線保有会社などの地域・機能を複合した一八分割、合計二四分割を提起する。第三章では、分割・民営化にともない処置すべき問題として、新会社などで引き受けられないとする約九万三〇〇〇人の余剰人員と長期債務等（国鉄の長期債務約二五・四兆円と鉄建公団・本四公団建設施設に係る資本費約五・二兆円とその他六・七兆円の合計約三七・三兆円）の処理の具体策が示される。最後の第四章では、三章で提案された改革を推進する政府内の強力な実行推進体制の確立、所要の立法措置などの具体化を進める手順と国鉄の分割・民営化の時期を八七年四月一日と明示した。

以上のような答申を受けた政府は、八五年一〇月一日の閣議において、最終答申にもとづいた「国鉄改革のための基本方針」を決定、答申通り国鉄分割・民営化の時期を八七年四月一日とし、そのための所要の法案を次期通常国会に提出する方針を決めた。与党の自民党は、そのなかに多くの分割・民営化に異論を持つ議員を抱えているはずであるが、「自民党内はいま、表向き奇妙な静寂を保っている」（『朝日新聞』八五・七・二七）と報じられているように、表面立つた反対論は出されていない。

分割・民営化をめぐる諸見解

ところで、国鉄の分割・民営化については大きく三つの議論に分けることができるだろう。第一は、分割・民営化に賛成する立場であり、自民党、新自由クラブ、民社党、公明党などが主張するところである。このなかでは分割の仕方で行きつか議論の分かれるところであり、とくに本州の分割の是非などは大きい問題を含んでいる。たとえば、朝日新聞の社説は「なぜ本州が三分割なのか疑問は大きい。新幹線のリース会社まで作って、本州を輪切りにすることで、利用者にとってまた経営面でどんな利点があるのか。……本州分割にこだわったことが、相当な無理をとまなっていることは否めない」と批判している。公明党は、本州を含め五分割を主張しており、八四年七月五日に発表された三塚博・自民党政調副会長の改革私案は、四島分割案であった。

第二は、民営化はやむをえないが、分割には反対し、全国一社制を維持する見解である。国鉄が八五年一月に提出した「経営改革基本方策」は、この立場に立った民営・全国一社制のごとく報じられたが、レールのつながっていない北海道、四国の分割を結局は認めている内容である。八五年の社会党の国鉄再建案は、民営のニュアンスがちがっており、民営的手法を経営にとり入れる政府全額出資の特殊法人という形態で全国一社制を維持する内容であった。社会党は、臨調の基本答申が提出された頃は、分割・民営化反対を表明していたが、八五年初め頃から先のような国鉄再建案の作成にかかり、八月に発表した。つづいて八六年一月には全国一社制の株式会社化をめざす、「日本鉄道株式会社法案（骨子）」を発表し、国鉄民営化へ踏み出したのである。社会党・総評は、「社会党案をニュー社会党路線の試金石と位置づけ」たが、国労内部に大きな影響を与え、のちの国労分裂へみちびく最初の契機となった。なお、つけ加えておけば、八六年六月の衆参同時選挙の際に、社会党田辺書記長は政府案を練り直すなら社会党案にこだわらないと、条件付きの国鉄分割・民営化を容認する発言を二四日の記者会見でおこなった。

第三に、分割・民営化に反対の議論であるが、政党としてこの立場を明らかにしているのは共産党だけである。共産党は、国鉄経営危機の原因は政・財・官による国鉄へのタカリの構造のなかから生じたものと見なし、分割・民営化の理由はなく、むしろ分割・民営化は公共性の放棄、安全の軽視、運賃値上げなどにつながることを、さらに合理化の進展による労働者べらし、労働条件の低下につながるものと反対している。

日本労働年鑑 第57集 1987年版

発行 1987年6月25日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 労働旬報社

2001年8月1日公開開始

■ ←前のページ 日本労働年鑑 1987年版(第57集)【目次】 次のページ → ■
日本労働年鑑【総合案内】

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)
