

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

II 分割・民営化路線と国鉄当局の対応

2 国鉄への臨調行革路線の浸透と経営改善計画の破綻

第二臨調の基本答申をうけて、政府は八二年九月二四日に「緊急対策一〇項目」を閣議決定した。それは、(1)職場規律の確立等、(2)新規採用の原則的停止等、(3)設備投資の抑制、(4)貨物営業の合理化、(5)地方交通線の整理促進、(6)乗車証制度の見直し、(7)運賃の適正化等、(8)兼職議員の承認の見直し、(9)資産処分の促進などによる積極的増収、(10)自動車、工場および病院の合理化、などである。以上の対策は、八一年に策定した国鉄経営改善計画の合理化の考え方を否定する意味を持っていた。少なくとも国鉄当局の計画の考え方は、既存の労使関係を前提にして作成されているのであり、臨調行革路線はこれを否定することに置かれている。したがって国鉄が緊急対策一〇項目を実施すれば、経営改善計画はおのずと破綻することになるわけである。そして臨調行革の指示を実施すれば、国鉄の合理化は分割・民営化の準備という性格を持たざるをえなくなる。

しかし、国鉄首脳は前述した分割・民営化「出口論」を拠り所にし、労使関係の改善と人員削減を中心とした合理化の促進によって、分割・民営化をまぬがれると判断していた。高木国鉄総裁は臨調第四部会報告が発表された際にインタビューに答え、部会報告にある緊急措置を実施する観点をつぎのように語った。「臨調のいう新形態移行のための措置ではだめだ。国鉄としてもいまの計画に若干の見直しが必要になり、具体的手段がたまたま(緊急措置)一項目のようなことをやるしかないということになった。しかし、何のためにやるかが全く違う。穴を掘るのは同じだが、臨調は墓穴を掘るのであり、こちらは基礎固めのためだ」(朝日新聞八二年五月二三日)と。臨調の分割・民営化路線にたいする強い反発をみてとれるが、臨調答申を政府の対策として決定した段階では、国鉄はその実行担当者となり、国鉄での臨調行革を推進する主体にならざるをえなくなる。

国鉄は、八二年七月一四日に新規採用原則停止を決定、七月一九日には現場協議協約の改訂提案を組合に行い、八三年一月二六日にはヤード全廃を含む貨物経営改善計画を策定するなどの措置を進めていった。こうして八一年策定の経営改善計画は、人べらしを中心にする減量合理化を推進したことから実態とかけ離れてしまい、八四年五月に実態を追認する経営改善計画の変更を余儀なくされたのである。

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

