

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

IV 国鉄分割・民営化関連諸法の成立と新会社への移行準備

1 国鉄改革法案の国会審議

国鉄分割・民営化関連八法案の概要

衆参両院の同時選挙は自民党の圧勝に終わり、国鉄改革関連法案の先行きもほぼ定まるという情勢となった。政府は八六年九月一日、国鉄改革関連法案を総選挙後に召集した臨時国会へ提出した。九月一五日に開かれた衆議院本会議において「国鉄改革に関する特別委員会」の設置を、共産党を除く各党の賛成で決めた。この日の本会議では、社会党の提出した法案(民営・非分割)も趣旨説明がおこなわれた。

国会に再提出された国鉄改革関連法案は、つぎのようなものである。

「日本国有鉄道改革法案」は分割・民営化の基本的な改革理念を盛りこんでいるが、それは再建監理委員会の答申を忠実に条文化した法案であり、八七年四月一日に国鉄改革を実施し、東日本など旅客六会社と貨物会社を分離すること、新幹線については新たに保有機構を設立し一括保有して貸しつける、現国鉄は新事業体を分離した後、清算事業団となる、北海道・四国・九州の三旅客会社については経営安定化のための基金を設立する、という内容であり、国鉄分割・民営化の基本法の性格を持っており、つぎに示す四法案は改革法案の基本方針を具体化した法案である。

「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案」は、新設される会社の目的・事業や新会社設立の方法などが盛り込んである。「新幹線鉄道保有機構法案」は、東北・上越・東海道・山陽の四新幹線の鉄道施設を一括保有し、本州の三旅客会社に貸し付けることを目的とする保有機構について定めた法案であるが、整備新幹線は除外してある。「日本国有鉄道清算事業団法案」は、長期債務の処理、国鉄の土地その他の資産の処分などをおこなうとともに、新会社に不採用となった職員の再就職にあたることを目的とする清算法人を設立することを定めてある。「日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法案」は、三年の時限立法であり、希望退職者と清算事業団へ移行する職員の再就職を援助・促進することを趣旨としている。

以上の五法案が分割・民営化の基幹法案である。

そのほかに、民営化後の新会社と私鉄等を一括して規制する「鉄道事業法案」、以上の六法律の施行にともなう関係法律の一括整備を行った「日本国有鉄道改革法等施行法案」、ただし「日本鉄道建設公団法」と「全国新幹線鉄道整備法」は廃止されない。新会社に対し固定資産税の軽減特例を認めた「地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案」、以上の三法案が関連法案として提出され、国鉄分割・民営化関連八法案といわれた。

経営形態・長期債務・用地処分などの問題

以上の八法案は、「国鉄改革に関する特別委員会」で集中審議されることとなり、九月二五日から本格

的な審議に入った。

この審議の過程で主要な争点となったのは、分割・民営化の是非をめぐる問題、国鉄の長期債務の処理についての問題、新会社の収支・試算の問題、国鉄用地処分の方法や価格、転売禁止などの問題、国鉄職員の新会社への振り分け、再就職などをめぐっての問題、新会社での要員とかかわる安全性の問題などであった。

経営形態の変更について、中曽根首相は「分割で各社間に競争原理を働かせ、民営化で交通体系や輸送手段の大きな変化に対応できる経営の効率化を図る」ために国鉄の分割・民営化が必要だと強調した。

これにたいし、社会党は「非分割・民営化」の独自案を国会に提出し、国鉄の公共性維持を主張した。共産党は、分割・民営化に反対し、「要員削減で安全上問題もでる」だけでなく、国民の交通権を確立するために公的企業として国鉄を維持すべきだと強調して政府と正面から対決した。公明党は分割・民営化に賛成であるが、本州分割で二分割案を提唱した。しかしながら、本州二分割と三分割のどちらが効率的かについて論議が深められず、政府も三分割のほうが効率的だとする明確な根拠を示さなかった。

長期債務の処理については、政府は八六年一月二八日に、土地売却などで穴埋めしても最終的に清算事業団に残る債務は国の責任で処理する、との基本方針を閣議決定した。だが、処理の財源については、用地処分や職員の再就職の見通しがはっきりする九〇年の国の財政状況を見て決めるとし、国鉄再建税の創設などの財源対策の結論を先送りした。この問題は国会の質疑を通して、具体策を示さないままに終わった。これは、用地売却益や新会社の株式の高値売却の見込みによる自主返済財源とも関連していることもあった。

用地処分については、再建監理委員会が試算した売却益総額五兆八〇〇〇億円を七兆七〇〇〇億円に上方修正した試算額を明らかにしたが、個別の土地価格については発表しなかった。また、処分方法についても競争入札か随意契約かなどの具体的方針は示されず、最大限高く売るのが、地価抑制のために何らかの手段を用いるのか、等々の問題も不明のままに終わった。

新会社における効率性・経済性の追求の主要な指標となる要員規模は、鉄道の安全性の問題と大きくかかわっているが、この問題では共産党以外の政党は重点をおかなかつた。社会党は、全国一社制を維持することを重視し、民営化を認めた対案を提出しており、効率性の追求を不可欠と見なしていた。公明・民社両党は、分割・民営化に賛成していたことが、安全性の問題の追求を弱める結果となったといえそうだ。

新会社の職員採用問題

新会社の職員については、国鉄職員をそのまま採用するのではなく、そのなかから二万五〇〇〇人を選別採用するという法案になっており、そこにはいくつかの問題がはらまれていた。電電公社や専売公社の場合は、民営化の際に職員をそのまま引き継いだが、国鉄では希望しても新会社に入れない職員が生まれることになる。新会社への採用基準は政府側の答弁によると、勤務成績・意欲などで判断するとしているが、その判断に「職員管理調書」や「人材活用センター」入所の有無などが利用され、不当労働行為の発生する可能性が大きい。

採用されなかった職員は自動的に清算事業団へ移り、再就職の斡旋を受けることになる。国鉄の労使は新会社の採用基準や労働条件について団体交渉ができない法案となっているため、「一方

的すぎる」「労働者の意思が無視され、これは憲法違反の立法だ」などの批判がなされた。政府の答弁によると、「新会社は設立委員が新しい経営方針を反映した労働条件などを決めるのは当然」とし、労働組合との団体交渉を拒否した。

なお、八六年一二月一日に開かれた第一回国鉄新会社設立委員会でつぎのような採用基準が決められた。(1)職務遂行に支障のない健康状態であること、(2)国鉄在職中の勤務状態が知識・技能・適性・実績から総合的かつ公正に判断して各社の業務にふさわしいこと。そして、労働条件は「私鉄並み」にならしていくという基本的な考え方を決めた。

新会社へ採用されない職員は自動的に清算事業団へ移ることになり、再就職の斡旋を受けるが、求人数と地域的なへだたりがあり、北海道・九州などの求人不足が課題として残されている。また、公的部門での求人数が少なく、採用計画も明確にされなかった。

以上のような新会社発足にともなう職員の雇用や労働条件は多くの問題をかかえており、参議院ではこの点を考慮してつぎのような付帯決議をした。

「国鉄職員の雇用と生活の安定を図るため、(1)新会社の職員の採用基準と選定方法は本人の希望を尊重し、所属労組で差別されないよう特段の留意をする。(2)再就職員の公的部門受け入れは国鉄改革実施前に一括採用を内定するよう極力配慮する。(3)北海道、九州など再就職がきわめて困難な地域では、できる限り新事業体に吸収するよう努める。(4)基本的賃金、労働条件については国鉄と関係労組との間で十分協議するよう配慮する。(5)略」。この付帯決議は、後に見るように遵守されなかった。

不十分な審議内容

以上、国会審議の一部を紹介したが、質問に対して政府が十分に答えなかったり、明確な方針を示さず、課題が多く残されたままであった。たとえば、国鉄共済年金の救済問題でも具体案を明らかにしなかった。衆参両院の国鉄改革特別委員会を中心とする国鉄分割・民営化法案の質疑時間は、衆議院で約五六時間、参議院で約四六時間であり、十分な論議がつくされたとはいえなかった。そのうえ、社会党・共産党議員の質問の際に、自民党の一部議員による審議妨害ともいえる激しいヤジがとばされ、まともな審議ができる状況ではなかった。

八六年一月二八日、参議院本会議において国鉄改革八法案は、自民党、公明党、民社党、新政クラブ、サラリーマン新党などの賛成によって可決・成立した。かくして、八七年四月一日の新会社発足へ向けて、本格的な準備が開始されることになった。

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