

第二章 国鉄分割・民営化攻撃と国労攻撃

第一節 国鉄再建監理委員会の発足と「緊急提言」

一 中曾根内閣による行革路線の推進

臨調Ⅱ行革路線の展開と中曾根内閣の反動性

一九八二（昭和五七）年一月、第二臨調Ⅱ行政改革の「断行」をかかげて発足した中曾根内閣は、明けた、三年三月一四日には臨調最終答申をうけ、さらに五月一三日に国鉄再建監理委員会設置法を成立させ、六月一〇日には国鉄再建監理委員会を発足させた。九月になると、臨調答申にそつた関連法案を審議するため臨時国会を招集した。しかし、その会期さなかに東京地裁が、ロッキード事件丸紅ルート判決において、被告人の田中角栄議員辞職、追徴金五億円の判決を行った。野党はただちに田中角栄議員辞職勧告決議の優先審議と早期解散を主張し、国会は一カ月余り空軋したが、衆参両院議長の斡旋もあって一月二八日には国会は解散した。この年末総選挙は、当然のことながら政治論理が主たる争点となり、三月八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

明けて一九八四年第二次中曾根内閣は行政改革を最重点政策にすると明言して、電電公社・専売公社の民営化など、臨調答申にともない、行革路線を示すと、教育「改革」となり、三月二八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

靖国神社公式参拝に踏み切る（八五年八月）とか、戦時中を思い出させるスパイ防止法案が議員立法のかたちで衆議院に上程される（同年六月など、中曾根内閣の反動性はこの時期、さらにあらわになつてきた）。

反核・軍縮運動の国際的高揚

一九八一年秋からヨーロッパで大衆的反核運動が活発になり、それが世界各國へ波及はじめた。その背景には、七九年三月のNATO理事会が、米ソの核軍縮交渉がまとまらない場合には八三四年からアメリカのバーシングIIと巡航ミサイルをNATO五ヵ国に順次配備するという決定を行つたことがあった。八一年一〇月西ドイツ・イギリスでは米軍基地に核ミサイルが配備されるのを阻止するため女性のみによる平和キャンプがはられた。アメリカでは核凍結を求める集会が各地で開かれ、草の根的反核運動が盛り上がりをついていた。八二年六月、第二回國連軍縮特別総会にむけて催されたニューヨーク反核デモには、世界から一〇〇万人を超える人が参加した。日本でもこの国連軍縮特別総会にむけたが、衆参両院議長の斡旋もあって一月二八日には国会は解散した。この年末総選挙は、当然のことながら政治論理が主たる争点となり、三月八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

明けて一九八四年第二次中曾根内閣は行政改革を最重点政策にと明言して、電電公社・専売公社の民営化などを臨調答申にともない、行革路線を示すと、教育「改革」となり、三月二八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

二 国鉄再建監理委員会の設置と権限

国鉄再建監理委員会の発足

国鉄再建監理委員会設置法は、第九八国会において一九八三年五月一三日に可決・成立した。監理委員会（国鉄再建監理委員会）の権限については、臨調（第二次臨時行政調査会）第四部会報告では、行政委員会（三条委員会）と位置づけ、国鉄再建のための諸政策の執行機関としての性格づけがなされていた。だが、運輸省などからあまりに監理委員会の権限について、関係官庁の業務を侵すものとの反発が出されたため、臨調の基本答申ではやり上がつていた。八二年六月、第二回國連軍縮特別総会にむけて催されたニューヨーク反核デモには、世界から一〇〇万人を超える人が参加した。日本でもこの国連軍縮特別総会にむけたが、衆参両院議長の斡旋もあって一月二八日には国会は解散した。この年末総選挙は、当然のことながら政治論理が主たる争点となり、三月八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

明けて一九八四年第二次中曾根内閣は行政改革を最重点政策にと明言して、電電公社・専売公社の民営化などを臨調答申にともない、行革路線を示すと、教育「改革」となり、三月二八日投票の結果は、自民党が一二六議席失い単独過半数を割る大敗を喫した。（二月二七日発足の第二次中曾根内閣は、新自由クラブとの連立内閣となつた。

的成果はとほしかつたが新たなデタント（国際緊張緩和）への期待をいだかせた。ペレストロイカ（改革）とグラスチノス（情報公開）を唱えるソ連共産党書記長ゴルバチョフが、かつてソ連を「悪い帝国」と呼んだアメリカ大統領レーガンと会談し、軍縮交渉を行つた。ついで三月には、ソ連のトップにゴルバチオフ書記長が登場し、その夏にすべての核実験中止を一方的に表明した。同年一月、ジュネーブで行われた六年ぶりの米ソ首脳会談は、具体

管理員会発足後の国労の闘争方針

国労は監理委員会にたいする警戒感を強め、監理委員会がその権限によつて「国家財政の危機の深化に即応して国家財政による負担の切り捨て、行政サービスの放棄はもちろん、採算性だけを重視して『再建』が強行実施されるとしたら、委員会は国鉄もつ全国ネットワークの特性と公共性を無視した国鉄破壊の推進的役割を果たすことになるだろう」（一九八三年度運動方針）と考えた。

国労は、総評や全交運とともに監理委員会設置法が八一年一月三〇日に臨時国会へ提出されて以後、法案をめざし法案反対を突破するのもやむをえないという姿勢に現れていた。そのうえ、

署名一〇〇万人の集約や二回の総決起集会など実施し、また国会内では社会・共産両党の闘いと連携して反対運動を展開した。だがこの闘いは、国労内では分割・民営化の本質についての徹底した学習と討議により、闘うエネルギーを結集し、地域への闘いの輪をひろげる努力をしたが、この行革反対の闘いが社・共両党のみであるというきびしい環境におかれ、労働組合の側にも臨調攻撃にさらされている部隊での統一行動が必ずしも組織されず、個々に分断され弱さが露呈されたため、廃案という成果をあげることができなかつた。(第一三八回中央委員会方針)のように決定した。

今日すすめられている国鉄「再建」策は、「路線の切り捨て、営業範囲の縮小、省力化、国鉄労働者と利用者にガマンを強いつつ、一方では職場の專制支配(労務管理の強化)と「分割・民営化」を意図するものである。われわれは、政府・独占当局のこれらの方針に反対し、こうすれば国鉄の眞の再建ができるといふことを明確にして闘つていくことが必要である。この立場から運動をもりあげ、地域から中央を包囲する態勢の確立をはかる」。(2)「みずからもこうする」方針では、これまでの国労の国鉄再建策に国民の理解を求めるため、「お願いします」の域から一步出て、「国民の要求をわれわれ自身の要求として闘つていいことを、『委員会』の設置後の今日なおいつそう重要視していく」「われわれが『誰でも、いつでも利用しやすい国民の国鉄』をつくる相い手として、日常の仕事を通じて利用者・勤労国民との連帯を深めうえで『親切・誠実』を地道に追求し、どのようないふて一つひとつ実行していかなくてはならない」(一九八三年度運動方針)という具体的な方針を決定した。

三 監理委員会の第一次緊急提言と国労の対応

第一次緊急提言

一九八三年六月一〇日に発足した監理委員会は、同日第一回の会議を開催した。以後、監理委員会は国鉄の経営施策について国鉄当局と協議を重ねながらも、委員会独自の意見をまとめ、八月二日に緊急提言として内閣総理大臣に意見書を提出した。国鉄を効率的な経営形態にし、抜本的改革を進めるまでに約四年かかるが、それまでのあいだ経営状態の悪化に手をこまねいでいる、國鉄再建自体が不可能になる恐れがある。事態の悪化を食い止めるために国鉄が緊急に構すべき措置を三点にわたつてまとめ、次のように意見を示した。

「一 経営管理の適正化」では、「親方日の丸」といわれるよう

な国鉄の体質改善こそ国鉄再建に不可欠であり、その第一歩と

して実施する施策として、管理機構の再編、整理や幹部職員の意

識の確立などを指摘した。

「II 事業分野の整理」では、地方交通線の整理促進と貨物輸送のヤード系輸送の全廃と荷物輸送の縮小、自動車輸送の整理、工場の統廃合などを提起した。

監理委員会設置後、民主的再建闘争の方針として、国労は次のように決定した。

「I 事業分野の整理」では、地方交通線の整理促進と貨物輸送の登用の評価基準を改め、能力・識見の重視、職業人としての意識の確立などを指摘した。

「II 事業分野の整理」では、地方交通線の整理促進と貨物輸送の登用の評価基準を改め、能力・識見の重視、職業人としての意識の確立などを指摘した。

「III 営業収支の改善及び債務増大の抑制」では、経費の縮減と

営業範囲の縮小、省力化、国鉄労働者と利用者にガマンを強い

つつ、一方では職場の専制支配(労務管理の強化)と「分割・民営化」を意図するものである。われわれは、政府・独占当局の

ができないことを明確にして闘つていくことが必要である。この立場から①民主的な国鉄再建案を具体的に提示し、「職場から地域

ができるといふことを明確にして闘つていくことが必要である。この立場から運動をもりあげ、地域から中央を包囲する態勢の確立をは

かる」。(2)「みずからもこうする」方針では、これまでの国労の

国鉄再建策に国民の理解を求めるため、「お願いします」の域から一步出て、「国民の要求をわれわれ自身の要求として闘つていいことを、『委員会』の設置後の今日なおいつそう重要視していく」「われわれが『誰でも、いつでも利用しやすい国民の国鉄』をつくる相い手として、日常の仕事を通じて利用者・勤労国民との連帯を深めうえで『親切・誠実』を地道に追求し、どのようないふて一つひとつ実行していかなくてはならない」(一九八三年度運動方針)という具体的な方針を決定した。

この第一次緊急提言では、監理委員会が目指していた分割・民営化という経営形態には具体的に言及していなかった。この緊急提言に対し、高木文雄国鉄総裁は記者会見において次のようないふての見解を述べた。

「①赤字路線の分離、設備投資のあり方など重要な指摘があるが、これらは国鉄の将来のあり方ともかかわっており、もっと根本的な論議が必要だ。②長期債務(年金負担、大規模プロジェクト)対策など財政措置の具体的対策は今回示されていないが、これらは再建を進めるうえで基本的、かつきわめて困難な問題であり、今後の審議で対処方針を明らかにしてほしい。3. 全国一律運賃制と定期割引率の是正、関連事業の活性化などは現行法令の改正、行政上の措置が必要と思われ、政府の速やかな対応を期待する」。

これに対し国労は、以下のようないふての反対声明を明らかにした。

「問題点の第一は、国鉄の眞の再建についての処方箋と基本的な再建策が明示されていないことである。構造的欠損や債務の解消、公共負担の助成、総合的交通政策と国鉄の位置づけなど、もつとも基本的な部分が欠落している。第二に、緊急措置はすべてを効率化・縮小・合理化・運賃値上げなどに求め、国鉄労働者と利用者・国民に犠牲を強要しようとしている。そして、労働組合の存在を無視し、国民に負担をシフトさせし、「分割・民営化」の条件整備を臆面もなく明らかにしたものであり、断固反対して闘う。」

また、鉄労は、「提言」について「我々の主張と相違がなく、高く評価する」とし、国鉄が今日の事態に陥ったのは「経営者の無責任と一部労働組合の無定見、無謀な闘い」が原因だとする見解を発表した。そして、「提言を真摯受け止め、企業の存続と再建の

ために真剣に取り組む」との決意を表明した。

国労は、八月一九日から開催した第四五回定期全国大会において国鉄再建監理委員会の提言や国鉄当局の実施している再建策を、公的輸送の使命を放棄し分割・民営化に道を開く国鉄破壊攻撃、

登用の評価基準を改め、能力・識見の重視、職業人としての意識の確立などを指摘した。

「II 事業分野の整理」では、地方交通線の整理促進と貨物輸送の登用の評価基準を改め、能力・識見の重視、職業人としての意識の確立などを指摘した。

「III 営業収支の改善及び債務増大の抑制」では、経費の縮減と

営業範囲の縮小、省力化、国鉄労働者と利用者にガマンを強い

つつ、一方では職場の専制支配(労務管理の強化)と「分割・民営化」を意図するものである。われわれは、政府・独占当局の

ができないことを明確にして闘つていくことが必要である。この立場から運動をもりあげ、地域から中央を包囲する態勢の確立をは

かる」。(2)「みずからもこうする」方針では、これまでの国労の

国鉄再建策に国民の理解を求めるため、「お願いします」の域から一步出て、「国民の要求をわれわれ自身の要求として闘つていいことを、『委員会』の設置後の今日なおいつそう重要視していく」「われわれが『誰でも、いつでも利用しやすい国民の国鉄』をつくる相い手として、日常の仕事を通じて利用者・勤労国民との連帯を深めうえで『親切・誠実』を地道に追求し、どのようないふて一つひとつ実行していかなくてはならない」(一九八三年度運動方針)という具体的な方針を決定した。

この第一次緊急提言では、監理委員会が目指していた分割・民営化という経営形態には具体的に言及していなかった。この緊急提言に対し、高木文雄国鉄総裁は記者会見において次のようないふての見解を述べた。

「①巨額の赤字はなにが原因で、どこに責任があり、どのように解決すべきなのか、②国鉄の経営努力だけでは解決できない構造的欠損は、国鉄の責任で処理すべきではないか、③旅客や貨物を呼び戻す大胆な営業政策を打ち出すべきではないか、④ローカル通学定期割引率の是正、販売活動の強化による増収、関連事業からの増収などを求めた。設備投資の抑制では、緊急度の高いもの以外は原則停止、整備新幹線は、当面見合わせる。資産売却のための総点検を行い、処分を促進すべきとした」。

この第一次緊急提言では、監理委員会が目指していた分割・民営化という経営形態には具体的に言及していなかった。

この緊急提言に対し、高木文雄国鉄総裁は記者会見において次のようないふての見解を述べた。

「①赤字路線の分離、設備投資のあり方など重要な指摘があるが、これらは国鉄の将来のあり方ともかかわっており、もっと根本的な論議が必要だ。②長期債務(年金負担、大規模プロジェクト)対策など財政措置の具体的対策は今回示されていないが、これらは再建を進めるうえで基本的、かつきわめて困難な問題であり、今後の審議で対処方針を明らかにしてほしい。3. 全国一律運賃制と定期割引率の是正、関連事業の活性化などは現行法令の改正、行政上の措置が必要と思われ、政府の速やかな対応を期待する」。

国労と監理委員会との初めの会談

国労と監理委員会との初めの会談が八三年九月二二日にもたれた。席上、国労は「監理委員会の性格」と「基本的な再建施策を明確にすべきだ」という二点から問題点を指摘した。前者について、①分割・民営化を最終目標にしているのかどうか。②労組の任務について一言も触れていないが、労組は再建に全くかかわらないないと考えているのか。③監理委員会が労働条件の問題に大きく踏み込むとすれば、労働基準法、労働組合法の関係はどうなるのか。④監理委員会での議論の内容は公開すべきだ、と主張した。後者について、①構造的欠損に対する国会決議、閣議決定がまだ日の目をみていない、②独立採算性のもとで新幹線建設などへ無制限に投資をしたことが赤字の原因だ。ここにメスを入れるべきである。③国鉄の戦後処理の最大の問題は特定人件費であり、これの明確な方向つけなしに再建の道はない、④地方交通線を国民の足としてどう位置づけるか、日鉄法が生かされるようにしてほしい、⑤公共負担は国の責任を明確にするべきだ、⑥要員については労使交渉中であり一方的削減には問題がある、と主張した。

以上の国労の主張にたいして、監理委員会の委員から次のように発言がなされた。①組合側の意見は問題点として認識している。②監理委員会の目的は、効率化、適正化、累積赤字、整備新幹線、青函トンネルなど整合して現状をよりよくすることが目的だが、組合は真剣に考えているのか。④不親切な者はたまにいるというが、小規模な経営形態でなければいけない。⑤鉄道の特性が発揮できることころに、こだわつていい。⑥全国一本の理

由はない。⑦議論は公開できない。⑧分割・民営化はまだ議論していない。

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

一九八三年一月二十四日、高木文雄国鉄総裁は中曾根首相を訪れて辭意を表明し、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巖氏が任せられた。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っていた。仁杉氏は、就任前に「分割・民営化論には柔軟に対応」すると言語ついたとはい、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、そう振る舞つよう期待されていた。

仁杉国鉄総裁は、一二月一〇日の全国管理局長会議で国鉄再建底した合理化の推進を表明した。それは、高木総裁時代以上の徹底した合理化の推進を明示する内容であった。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、国鉄自らが努力すべき重点課題として次に五項目を掲げた。
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、工事費など経費節減の五項目をあげた。
③の合理化について前年度の大額人員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。

一二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らされた。会談の冒頭、総裁は次のような所信を明らかにした。「職場の大幅人員削減に引き続き今年度も三万人近い削減を予定している。後日、要求される」と述べた。

（二）旅客輸送 ①都市間輸送：山陽、九州の急行、九州内の特急への格上げと普通列車への格下げ。その他の線区の需要に応じた見直し。②大都市圏輸送：首都圏、関西圏で通勤時計画概要

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つ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。八一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て、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、同年九月二十四日に「貨物営業の合理化」貨物輸送について、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、所定キロは約二九万キロ。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つていて。

提案内容の概要是以下のとおりである。

「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は輸送需要の高複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、この一年間に輸送量が横ばいであり、国鉄貨物輸送に占めるウエートを高めている。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行の「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。この大いに輸送システムの転換とともに「駅員をはじめ乗務員、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きのとおりであった。

（二）旅客輸送 ①都市間輸送：山陽、九州の急行、九州内の特急への格上げと普通列車への格下げ。その他の線区の需要に応じた見直し。②大都市圏輸送：首都圏、関西圏で通勤時計画概要

を中心に輸送改善。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、日本海縦貫を中心としたロット化、締め切り化を深度化する。

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。

（四）その他 ①乗務員基地の集約を行なう。②貨物駅を四一般車扱い輸送：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。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つていて。

この措置を実施に移すことを閣議決定した。したがって、国鉄当局の計画には

（五）職員体制とする。③作業体制、勤務体制を全面的に見直し、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。

「要員縮減計画」はかつて例を見ない大量の人員削減計画であつた。「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（貨物関係二万六〇〇〇人、旅客関係三〇〇〇人、荷物関係二〇〇〇人、計二万人）、②中央交渉三事案（車両検修業務の合理化で二三三〇〇人、線路保守業務の改善で二〇〇〇人、電気保安業務の改善で一五〇〇人、計五八〇〇〇人）、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の際に当局から車両

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二八〇両、車両基地六六カ所、乗務員基

地九九カ所の減、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

にあたって、荷主や自治体との折衝を全国ですすめていた。合

わせたところによると車両数約二八〇両、車両基地六六カ所、乗務員基

地九九カ所の減、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

にあたって、荷主や自治体との折衝を全国ですすめていた。合

わせたところによると車両数約二八〇両、車両基地六六カ所、乗務員基

地九九カ所の減、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。

（二）荷物輸送 ①都市間輸送：山陽、九州の急行、九州内の特急への格上げと普通列車への格下げ。その他の線区の需要に応じた見直し。②大都市圏輸送：首都圏、関西圏で通勤時計画概要