

国鉄分割民営化・ローカル線廃止反対のたたかい

橋本勝六

はじめに

労働運動高揚期のなかで、三公社五現業¹の公労協²は、1975年11月26～12月3日までスト権奪還³を目標にストライキで闘った。特に日本国有鉄道（国鉄）関係の国鉄労働組合（国労）⁴・国鉄動力車労働組合（動労）は、全国的に8日間のストライキを敢行し、国鉄全線はマヒ状態となった。

このスト権ストに至る経過を簡単に記しておく。まず日本国憲法は第28条で労働者の労働基本権を保障している。労働組合を結成する権利、団体交渉をする権利、ストライキなどの団体行動をする権利がそれである。ところが公務員にはその権利が制約されている⁵。その制約は、日本の被占領時代、マッカーサーGHQ司令官によって命令されたことに始まる。すなわち、1948年7月、公務員組合と政府の団体交渉がまとまらず、ストライキに向け動きだしたとき、マッカーサーは一通の書簡を発した。この書簡は、公務員のストライキを禁止する措置をとることを日本政府に命令したものである。これを受け日本政府は、政令201号をもって公務員の争議行為を禁止する措置をとり、同年12月には刑事罰をも加えた争議行為の一律全面禁止、さらには政治活動の禁止を含んだ国家公務員法の改正を強行したのである。

これ以降、公務員（労働組合）は労働基本権の回復に向け、様々な運動を展開してきた。その一つが、このスト権ストだったのである（後述）。

政府・自民党・財界は、このストライキを教訓として、労働運動を官公労⁶主導から民間（労働組合）主導としていくため、全民労協⁷を発足させその育成を図った。公共企業体に対しては「官から民へ」⁸への一大キャンペーンが展開されていった。政府は1981年3月、第二次臨時行政調査会⁹を発足させ三公社五現業の民営化を答申させて具体的に法整備を図った。日本専売

¹ 日本国有鉄道・日本専売公社・日本電信電話公社の三公社（全額政府出資による公共企業体）と、郵政・造幣・印刷・国有林野・アルコール専売の五事業の総称。これらの職員の労働問題が公共企業体等労働関係法（公労法）によったことからつくられた名称。

² 正式名称は、公共企業体等労働組合協議会。公労法が適用された三公社五現業の労働組合（国労、全通、全電通、全林野、動労、全専売、全印刷、全造幣、アル専の9組合）が参加していた。

³ 法律でストライキなどの争議行為を禁止されている公務員および公共企業体職員が争議権を回復しようとして行った労働組合の闘争。

⁴ 1946年、石川県片山津において結成大会が開催され、国鉄労働組合総連合が結成された。組合員数50万8656人で、国鉄労働者の96%が加入した。1947年、伊豆長岡での大会で国鉄労働組合総連合を解散し、単一組合の国鉄労働組合として発足。

⁵ 詳しく記しておけば、警察職員、消防職員、自衛隊員、海上保安庁又は監獄に勤務する職員には団結権、団体交渉権及び団体行動権のすべてがない、非現業の一般の公務員には団体交渉権と団体行動権がない、郵便、国鉄など現業の公務員には団体行動権がない、とされている。

⁶ 民間の労働組合に対して、官公庁に働く公務員の労働組合を総称した名称。

⁷ 全日本民間労働組合協議会の略称。労働戦線の統一を目ざして1982年に結成。

⁸ 公共サービスの提供を民間企業に任せていく政策で、「新自由主義」的な施策の一環である。

⁹ 内閣総理大臣の諮問機関として設置された審議会。1981年3月、土光敏夫を会長とし、

公社、日本電信電話公社は1985年に民営化された。

国鉄に対しては、国鉄再建法(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、1980年12月27日)をまず制定した。国鉄再建法は国鉄の経営基盤を確立することを目的とし、国鉄職員の減員、赤字であった地方交通線の廃止などをすすめるものであった(後述)。その後、第二臨調の国鉄再建方策に沿って、国鉄は1987年4月に7分割され(JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州の6旅客会社、JR貨物)、民営化された。

この背景には、労働運動の中心的存在であった総評¹⁰運動のそのなかでも中核的役割を果たしてきた国鉄労働組合の弱体化を図ることにより、労働運動を労使協調の民間労組主導に変えていくことにあった。

それに対する国鉄分割・民営化反対の闘いは、日本労働運動の分水嶺となる闘いであり、国民生活と地方交通線を守る闘いであった。しかし、政府・自民党・財界は周到に準備し、国民世論を民営化やむなしへと誘導した。総評は、この闘いを公労協、公務員だけの闘いではなく、民間労組を含んだ全労働者の闘いへと転換することができず、分割・民営化を阻止できなかった。また国鉄労働組合も一枚岩ではなく、当局の激しい攻撃の前に組織的弱点をさらし、当局と妥協する組合支部も出現し、有効な闘いを展開できなかった。

その後、国鉄の分割・民営化は、戦後労働運動を牽引してきた総評の、総評―県評―地区労という組織形態の解体につながり、同時に総評と密接不可分の関係にあった日本社会党も衰退した。結局、労働運動は民間労組主導の連合¹¹路線となっていった。連合は、労働条件の向上、権利から見離されている未組織労働者問題、格差社会の是正、社会的正義を求める行動など、国民が期待する課題への取り組みが弱く、そのため労働組合組織としての求心力もなくなっていった。

なお今まで総評が取り組んできた反核・平和・人権・環境・食糧問題などの政治・社会問題は連合が取り組まないため、「フォーラム平和・環境・人権」(平和フォーラム)に引き継がれた。

1. スト権ストをめぐる

1975年11月26日から12月3日にかけて、公共企業体等労働組合協議会(公労協)がスト権の回復をめざしてスト権ストを実施し闘ったのは、公共企業体(いわゆる三公社五現業)職員が公共企業体等労働関係法(公労法)によってストライキが禁止されていたからである。これは、前述したように1948年7月、連合国軍司令部の指令にもとづく「政令201号」によ

官・財・学・言論界などの有識者21人を専門委員として発足し、「増税なき財政再建」を強調した。1983年3月まで5回の提言・答申を発し、日本国有鉄道、日本電信電話公社、日本専売公社の分割民営化などを提案した。

¹⁰ 「日本労働組合総評議会」の略称である。1950年7月に結成された労働組合の全国的中央組織で、労働運動の中心的存在であった。

¹¹ 「日本労働組合総連合会」の略称。1987年、全労協加盟の民間労組を中心にして発足、1989年には官公庁の労働組合も合流した。連合の綱領の冒頭には「自由にして民主的な労働運動の伝統を継承し、この理念の上に立って労働者の結集をはかり、労働運動の発展を期す」とあるが、この「自由にして民主的な労働運動」という表現は日本では伝統的に反共・右派系の労働運動の流れであることを示す。

て公務員の争議行為が禁止となったことに端を発し、それが公労法に引き継がれたからである。スト禁止を補完するものとして公共企業体等労働委員会（公労委）が設置され、労使紛争はこの機関による調停・裁定によって解決するものとされた。

しかしその後、政府は公労委の調停・裁定案を「財政の逼迫」等を理由に実施しないケースが相次いだことから、公労協は「順法闘争¹²」、「一斉休暇」、「時間内職場集会」などの戦術を展開し要求の実現を図った。公労協の中心となった国労は、1957年以降、春闘¹³で「順法闘争」、「順法スト」を行った。それに対して国鉄当局が「違法スト」だとして処分を発令し、さらに組合がその処分撤回闘争を行うという悪循環となっていた。総評はこうした状況の下、国際労働機関（ILO）の87号条約（結社の自由及び団結権の保護に関する条約）の批准を求める闘い、公労法のスト禁止規定などについてILOに提訴する闘いを展開した。

1965年1月には、ILOより「実情調査調停委員会」（ドライバー調査団）が関係者に聴取・調査を行い、8月に報告書を発表した。報告書は、現状のスト権全面禁止や組合側が主張する全面回復はいずれも非現実的であるとし、合理的妥協を求めるとともに現在のスト禁止に対する補完措置が不十分であるとした。第一次佐藤栄作内閣は、こうした内外の批判の中で、同年6月ILO87号条約を批准したものの、スト権問題は政治的課題として残されることとなった。

1974年の春闘では、第一次オイルショック後のインフレ・狂乱物価に対応する賃上げと公共企業体に対するスト権問題で私鉄総連も加わり大規模なストが敢行された。労使交渉の結果、総評を主体とした「春闘共闘委員会」と政府（田中角栄内閣）の間で、スト権問題を検討する「関係閣僚協議会」を設置して結論を「可及的かつ速やかに出す」という「五項目合意」¹⁴が交わされた。このとき政府からは「1975年の秋までに結論を出す」という口頭の表明があり、これにより、「1975年秋がスト権問題の山場」として認識されるようになった。

1974年5月、内閣官房長官を長とする「公共企業体等関係閣僚協議会」が設置された。協議会は諮問機関として「専門委員懇談会」（座長・小野吉郎 NHK 会長）を設置して審議を開始した¹⁵。1974年12月に就任した三木武夫首相¹⁶は「対話と強調」を掲げ労働側とも対話する姿勢を示した。国鉄のスト処分と処分撤回闘争に対して、6月3日の衆議院社会労働委員会において社会党田辺誠議員の質問に答える形で、三木首相は「ストと処分の悪循環を断ち切る方向で努力したい。公務員制度審議会答申に沿って関係閣僚会議で慎重に対処していきたい」、「近く専門員懇談会が開かれるので、その席で労使双方に腹藏なく意見を述べてもらいたい」と答弁した。この回答を、労働側は、政府側が公労協の姿勢に賛同を示したものと受け取った¹⁷。

公労協は1975年秋の「山場」に向けて闘争戦術を練っていった。9月には回答期限を11月

¹² 法的に争議が禁止されている官公庁の労働組合がストライキを行うと解雇等の処分が行われることから、処分を避けながら当局に打撃を与える闘い方で、業務のルールを完全に順守することにより作業能率を落とす戦術。一種のサボタージュである。

¹³ 春期、労働組合が一斉に賃上げ、労働条件の改善に関する交渉などを行なうこと。

¹⁴ ①労働基本権の問題を真剣に検討するために関係閣僚協議会を設ける。②協議会では三公社五現業の当事者能力強化の問題解決に努力する。③協議会の結論をすみやかに出す。④協議会運営にあたり随時労働者側の意見を聞く。⑤非現業公務員の労働基本権については引き続き検討する。

¹⁵ 専門委員20名の多くは、公共企業体の組合へのスト権付与反対の意見の持ち主であった。

¹⁶ 田中角栄は、『文藝春秋』に掲載された金脈問題に関わって首相の座を降りた。その後に「権名裁定」により、三木武夫が首相に就任した。自民党幹事長には中曽根康弘が就任。

¹⁷ 10月には、藤井松太郎国鉄総裁も、「条件付きスト権付与」を明言していた。

末として、12月から大規模ストを構えるというスケジュールが決定された。総評は、公労協参加組合の委員長・書記長会議において、11月26日から10日間をめどにストに突入する方針を正式決定し、11月26日、公労協は一斉ストに突入した。

このスト突入により公労協側としては、物流が停止し生活物資の入手が困難となり、国民生活に大きな打撃を与えることを想定していた。それが政府に対する圧力となることを期待していたのである。政府側が最も憂慮していたのも生鮮食料品の輸送であった。政府や経済界は11月中旬以降、事前にスト対策を行っていたことから、スト突入後も東京築地市場を含む市場は物流が滞ることなく活況を呈していた¹⁸。都内の物価もスト4日目から値下がりに転じ、大きな混乱は生じなかった。

スト突入の11月26日午後、専門委員懇談会は「三公社五現業のあるべき性格と労働基本権問題について」という意見書を提出した¹⁹。その内容は国鉄、郵政などの官公労働者へのスト権付与を否定し、「事実上ストを容認せず経営形態についての論議を優先し、その中で併せてスト権についても検討すべき」というものであった²⁰。

三木首相は、ある程度労働側の要望も入れた形で収拾の可能性も探したが、自民党椎名悦三郎副総裁、中曽根康弘幹事長らによる強硬論が支配的となり、自民党は専門委員懇談会意見書の尊重を党の見解としてまとめた。12月1日、三木首相は自民党内の見解に沿う形で「ストには屈しない」との声明を発表した。

公労協は田辺誠衆議院議員も加わった協議の結果、12月3日をもってストライキを収拾することに決定した²¹。国鉄のストライキによる影響は、旅客列車運休14万2502本、貨物列車運休4万1317本、貨物輸送量減368万ト、国鉄減収額348億円であった。

1976年1月31日、国鉄当局は国労・動労を相手に202億円4827万8千円の損害賠償の請求を行った（東京地裁提訴は2月）²²。この損害賠償請求については、自民党の実力者（中曽根康弘・渡辺美智雄氏）から強い要請があり、またさらに自民党からは提訴を急ぐよう圧力がかかった。

スト権ストは労働運動高揚期の最後の大規模ストライキであった。そして、スト権ストは国鉄の分割・民営化への途を開き、公共企業体の解体と労働運動全体を大きく衰退させていく契機ともなった。

2. 国鉄分割民営化に至る動き

(1) スト権ストの反動

スト権スト後、政府自民党は国労を諸悪の根源と決めつけ、違法スト・スト迷惑論などを掲

¹⁸ この時期、国鉄の貨物輸送量はシェアをさげていて、1975年には約13%程度であった。

¹⁹ 執筆は、専門委員の慶応大学教授加藤寛であった。

²⁰ この意見書は、経営形態を民営へと移行させるさきがけとなり、後の「国鉄の分割・民営化」へとつながっていく。

²¹ スト権ストは完敗に終わった。

²² この日スト権スト参加者に対し、当局は解雇15人を含む5405人に処分を通告した。ストライキには郵政、専売、電電も参加したが、処分は4月、損害賠償請求は行われなかった。政府・当局の攻撃は、国労に照準を合わせたともいえよう。なお請求額は、年間総収入から一日分の収入を割り出し、それにストライキ期間の8をかけて算出されたものである。

げて国労を攻撃し、国鉄当局への圧力を強めた。国鉄当局に「今後の国鉄経営について」の念書を提出させて「国鉄財政再建要綱」を決定し、独立採算制の強化、職場規律の確立、大幅運賃値上げ、5万人の要員削減、地方交通線の廃止などを打ち出してきた。

1978年6月、「公共企業体等基本問題会議」は経営形態、法令、当事者能力の3懇談会の報告書を合わせ政府に意見書を提出した。その内容は、①経営形態は民営又は特殊法人化する、移行した段階で条件付スト権を付与する、②現行通りの国有・国営形態の国鉄、郵政、林野には現時点でスト権を与えることは適当でない、③公共企業体の労使関係は不正常、未成熟であり国民的見地からも放置できない、④政府は労使の話し合いの場を設けて、環境づくりに努力すべきである、というものであった。

(2) 臨調行革路線の始動

財界の要望を真正面から受けとめた日本政府は、国家財政の危機を打開するとして「増税なき財政再建」を掲げ、行政改革路線を推進した。

1980年6月22日、衆・参同日選挙が行われた。直前の大平正芳首相の急死もあって自民党は大勝した。その後7月に成立した鈴木善幸内閣は財政再建を旗印にして第二次臨時行政調査会（会長は土光敏夫）を設置した。これが契機となって、いわゆる臨調「行革」路線が敷かれていく。

こうした動きに連動して国鉄問題は重大な局面に入ってしまった。1979年1月24日、「運輸政策審議会国鉄地方交通線問題小委員会」は、赤字地方交通線5000kmを切り捨てる報告書²³を運輸大臣に提出した。7月2日には、国鉄高木総裁は35万人要員体制を中心とする「国鉄再建の基本構想案」を打ち出した。国鉄当局の基本構想を受けて政府は、12月29日「日本国有鉄道の再建の基本方針」²⁴を閣議了解した。1980年2月19日政府は、「日本国有鉄道経営再建特別措置法（国鉄再建法）」を閣議決定、第91国会に上程したが、審議未了・廃案となった。政府は9月29日開会の第93国会に「国鉄再建法」を再度提案した。法案審議に対して総評・公労協・全交運などは連日国会に要請行動を行ったが、11月4日衆議院本会議で強行可決された。参議院における審議に対しても連日国会要請行動を行ったが、11月28日本会議で強行可決された。

成立した再建法は次の内容であった。「①昭和60（1985）年までに収支均衡をはかる。②運賃改定は、国鉄の主体的な経営判断のもとに適宜・適切に行う、③構造的な問題対策を中心に従来からの助成を維持、拡大する、④昭和60年度までに74,000人を削減する（35万人体制）④地方交通線を廃止、またはバス転換を行う。」

政府の国鉄再建法に基づく政令（地方交通線の廃止基準）策定が進むなか、地方交通として存続させる線区の基準を、①ピーク時片道の輸送密度が1000人を越える線区、②代替輸送が未整備の線区、③代替輸送機関が積雪で10日以上普通となる線区、④平均乗車キロが30kmを越え1000人以上を超える線区として、1981年3月3日の閣議で決定し、11日公布した。

この「政令」により1982年度末までの第1次廃止対象線区は清水港線を始め42線区950km、1984年度末までの第2次廃止対象は二俣線など35線区3099.1kmが指定された。一方、国鉄当局は1982年5月1日、「経営改善計画」を運輸大臣に提出、5月21日に承認を受け、

²³ 「国鉄ローカル線問題について」と題する最終報告書。

²⁴ 運賃改定による収支の悪化の防止、健全経営の回復などが記されている。

経営改善計画(1985年度初の定員を35万人、収支均衡をはかる内容)が事実上スタートした。

(3) 第二臨調の発足と第4部会の発足

1980年11月、「臨時行政調査会設置法」が成立し、行政管理庁長官・中曽根康弘は財界との協議を進め、1981年3月16日、土光敏夫経団連名誉会長を会長に、委員9名による「第二次臨時行政調査会(第二臨調)」を発足させた。第二臨調は政府、財界、官界による新自由主義にもとづく構造改革を進めようとするもので、明確な政治的意図のもとに設置された²⁵。密室審議のなか、行政の守備範囲の見直し、行政制度の改革、行政機構の再編成などを検討し、1981年7月10日、「行政改革に対する第一次答申」を鈴木首相に提出した。この答申には、国鉄の経営改善計画の着実な実施が求められていた。

7月27日、第一次答申を受け政府は、1982年の基本答申に向けて4つの部会を設置した。その第4部会は、三公社(国鉄、電電、専売)の改革について検討審議する場であった。第4部会長には加藤寛(慶大教授)が就任し、国鉄の分割民営化に向けた議論が行われた。議論と並行して、マスコミは国鉄攻撃を繰り返した²⁶。赤字は「国鉄労働者が怠けて働かないからだ」とし、1982年初からは「国鉄労働者は閑手当を受け取っている」、「出張していないのに出張した扱いにして(カラ出張)不当な手当が支給されている」という「ヤミ・カラキャンペーン」を展開した。また第二臨調第四部会会長の加藤寛は「国鉄解体すべし」を月刊誌『現代』(4月号)に、同参与の屋山太郎は、「国鉄労使「国賊」論」を『文藝春秋』(4月号)に書いた。いずれも「分割・民営化」を主張するものであった。

そして1982年5月17日、第4部会は、国鉄の分割・民営化、電電公社、専売公社の民営化を基本とする部会報告²⁷を提出した。

7月30日、第二臨調は国鉄の分割・民営化、専売・電電の民営化を内容とした「行政改革に関する第3次答申」を政府に提出した。答申における国鉄再建策は、①国鉄再建に対する政府の緊急事態宣言の発表、②内閣に「国鉄関係閣僚会議(仮称)」、総理府に「国鉄再建監理委員会(仮称)」を設置する、③国鉄の事業を5年以内に7分割のうえ民営化するというものであった。

「国鉄再建監理委員会」の役割は、①分割・民営化のための再建計画の企画立案、決定、②基本計画にもとづき国鉄が作成する具体的再建計画の審査決定、③新形態移行のために必要な施策の調整、決定、④緊急に措置すべき事項に関する国鉄の業務の管理・運営に関する重要事項の同意など、運輸省・国鉄を上回る強大な権限を持つものであった。

なお第二次臨時行政調査会は、1983年3月14日最終答申を政府に提出し作業を終了した。

(4) 中曽根内閣の発足と国鉄再建監理委員会の発足、最終答申

1982年11月26日、行財政改革に熱心であった中曽根康弘が首相となった。中曽根首相は、

²⁵ 土光敏夫は会長を引き受ける際、財界の意思を示した。小さな政府を目ざした増税なき財政再建、国のみならず自治体も含めた行政改革の実施、官業の民営化と民間活力を最大限に活かす方策の実現の三点である。

²⁶ 1982年3月の国鉄関連の不祥事に関する記事は、サンケイ新聞34件、読売新聞31件、朝日新聞18件であった。

²⁷ 報告は「分割方式は地域分割を基本とし、北海道、四国、九州は独立、本州は数ブロックに分割する。分割は、五年以内に速やかに実施する」とし、国鉄の問題点として「企業性の欠如」、「労使関係」を挙げている。

「戦後政治の総決算」を主張した。その標的は国鉄の分割・民営化であった。中曽根は政府に「国鉄再建対策推進本部」を設置しその本部長となった。

政府は、1982年11月、国鉄再建監理委員会の設置等について定めた「日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法（「再建臨時措置法」）案」を臨時国会に提出した。同法案は、1983年4月15日衆議院本会議で採決が強行され参議院へ。国労などは国会要請行動、総決起集会など大衆行動を展開してきたが、5月13日参議院本会議で強行可決された。

再建監理委員会は、6月10日、委員長に亀井正夫（住友電工会長）、加藤寛（慶大教授）、住田正二（元運輸事務次官）、隅谷三喜男（東京女子大学長、労働経済学）、吉瀬維哉（日本開発銀行総裁）により発足した。再建監理委員会は、国家行政組織法の「3条に限りなく近い8条委員会」²⁸となり、絶大な権限を持たされた。再建監理委員会は、発足後まもない8月2日、地方交通線の廃止促進、貨物のヤード輸送方式の全廃、荷物輸送の全廃、設備投資の原則的停止、職場規律の確立などを内容とする「国鉄再建のための緊急措置」を中曽根内閣に提出した。

国鉄の分割・民営化には、国労などの組合も反対していたが、国鉄当局の中枢にも「分割民営反対派」がいたことから、1983年、高木文雄（1976年～83年）のあとを継いで国鉄総裁に就任した仁杉巖は、「分割民営派」のいわゆる三人組（後のJR西日本社長・井出正敏、同JR東海社長・葛西敬之、同JR東日本社長・松田昌士）らの改革案に賛成しつつも、統一した方針を打ち出せなかった。

そうした状況のなか、中曽根首相や亀井再建監理委員長らは、仁杉総裁更迭の意志を固めた。1985年6月24日、仁杉国鉄総裁が辞任した。仁杉と共に、常務理事のなかの「分割民営反対派」である太田知行常務はじめ4名が辞任に追いこまれたが、これ中曽根首相以下の政府の意志であった。この更迭により「分割民営反対派」は崩壊し、国鉄内部は「分割・民営化」推進グループで固められた。後任には杉浦喬也・前運輸事務次官が就任した。

7月26日、国鉄再建監理委員会は、最終答申である「国鉄改革に関する意見書—鉄道の未来を拓くために」を中曽根首相に提出した。その内容は、旅客部門を全国6地域に分割し、貨物輸送は全国一体の鉄道貨物会社として分離独立させる、法人の性格は強制的に設立する特殊会社とし将来は純民間会社に移行、③労働基本権は労組法及び労調法によることとする、④分割民営化の時期は1987年4月1日、その他余剰人員対策などが盛り込まれていた。

（5）国鉄労働組合の国鉄再建監理委員会最終答申に反対する闘い

国労は第48回定期全国大会を1985年7月29日に開催した。国鉄の分割・民営化問題が政治闘争となることから、分割・民営化阻止のため、かつてない5000万人規模の大署名運動を展開することを決めた。国民の足として100年続いた国鉄と公共交通としての全国ネットの鉄道網を守ること、国鉄解体が国民の財産の切り売りであり最終的には大企業の食べ物になること、そのためには分割・民営化を阻止することが必要であると訴えながら、5000万署名運動は総評・民主団体、各地の県評・地区労・社会党などの協力を得て積極的に行きわたった。集まった署名数は3514万筆であった。

静岡県における署名運動は、1985年10月11日「国民のための国鉄を守る静岡県実行委員

²⁸ 国家行政組織法の第3条は、許認可など行政処分の権限を有し、運輸省など他の行政官庁と同格の「行政委員会」。第8条は各省庁のもとに設置され、各省庁に意見を述べるいわば補助機関である。諮問委員会や審議会がそれにあたる。

会」(代表・菊田昭県評議長)を結成してスタートした。静岡県全体の署名は132万8187筆と、目標に対して106.3%となった。また、公共交通としての国鉄を守り利便性の良い国鉄をめざすため、「地域住民と共に飯田線を守る会」、「身延線を良くする会」、「二俣線を守る会」、「御殿場線を守る会」を結成し運動の発展を図った。

しかし、中曽根内閣は大量署名に寄せられた国民の反対の声を無視し、国鉄の分割・民営化、国労つぶし、総評の解体路線をいささかも変更することなく強力に押し進めた。

(6) 国鉄の合理化による大量の余剰人員の発生

国鉄再建監理委員会は、分割・民営化実現のために、ダイヤ改正などを通じて貨物のヤード集結方式²⁹の全廃、小荷物輸送の全廃、貨物列車掛の廃止、駅業務委託、各種業務委託などを強行し、全国で10万人におよぶ余剰人員を生み出した。国鉄当局は、1985年10月24日雇用安定協定の破棄を通告し、11月30日に強行した。また、余剰人員対策3項目(早期退職・休職・出向)制度の一方的実施で北海道・九州から東京・名古屋・大阪地域への広域異動を実施した³⁰。

1986年2月、政府は、余剰人員対策として国鉄労働者の希望退職を促進する緊急措置法案(希望退職促進法案)を閣議決定した。この法案は、国鉄労働者が希望退職募集に応じて1987年3月末日までに退職した場合、優遇措置として通常の退職金のほかに基本給と扶養手当、調整手当を合計した額の10ヵ月分を上乗せするというものであった。希望退職促進法案は、社会、共産の反対、自民、公明、民社の賛成で可決され、5月21日に成立した。これは国鉄分割・民営化を諮る国鉄改革法案の第一号であった³¹。

中曽根内閣は、1986年6月2日第105臨時国会を召集し、国鉄改革法案などを審議するとしたが施政方針演説もなく国会を解散し、7月6日投票の衆・参同日選挙を施行した。争点は国鉄の分割・民営化の是非であった。選挙結果は、自民党が追加公認を含めて衆議院304議席、参議院では改選数を上回る72議席を獲得して圧勝した。社会党は衆議院で109議席から86議席へ減らし、参議院では現有20議席を確保した。この選挙結果は、国鉄の分割・民営化への追い風となった。

1986年4月から6月にかけて、国鉄当局は一般職員25万人を対象に、「職員管理調書」の作成を行った。職員一人一人に関する勤務評定であるが、国労や全動労組合員に対する評価はおしなべて低かった。

1986年7月、「格子なき牢獄」、「国鉄アウシュビッツ」といわれた人材活用センター(人活センター)が各鉄道管理局、工場などに設置された。11月1日時点における人活センターは、全国で1438ヶ所が設けられた。そこには国労の組合役員クラスが配属され、彼らは本務から離され、車内の特別清掃、線路周辺の草刈り・草むしりなどの業務を強制され、あるいはほとんど何の仕事も与えられず詰所に放置されることもあった。まさに収容施設であった。

静岡鉄道管理局関係では20ヶ所に設置され、110人に人活センター行きが発令された。1人

²⁹ ヤードとは「操車場」のこと。発駅と着駅が異なる貨車を操車場で仕分け、行き先別に貨物列車を分けて目的地へと送り出す仕組み。貨車の組み換えなどに時間がかかった。

³⁰ この異動については、当局と「労使共同宣言」を結んだ動労、鉄労、全施労の賛成の下に(国労は反対)、1986年3月から募集が開始された。目標は3400人(北海道から2500人、九州から900人)で、最終的には3515人が応募した。

³¹ 国鉄当局が予定した希望退職者数は2万人であったが、最終的に約4万人が応募した。

を除き全員が国労組合員であった³²。

大量の希望退職や人活センターへの配属は、国鉄労働者に深刻な雇用不安をつくりだした。

(7) 国鉄改革法の成立と国労の動き

第 107 臨時国会は 9 月 11 日開会されたが、この国会は「国鉄国会」ともいわれ、114 年続いた国鉄が公共鉄道として、国民の足として残るのか、分割・民営化されていくのか重要な国会であった。国鉄改革法に反対する態度を表明していたのは社会党・共産党のみであり、社会党は独自に対策本部を設置し、「日本鉄道株式会社法案」、「日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に関する法律案」、「日本鉄道株式会社退職希望職員等雇用対策特別措置法案」の三法案を提出し全面对決する状況を作り出した。

しかし、国鉄「分割・民営化」関連 8 法案は 1986 年 10 月 28 日、衆議院で自民・公明・民社の賛成で強行採決され、29 日参議院に送られた。その間、総評を初めとする「国鉄の分割・民営化に反対し国鉄を守る国民会議」は、連日、集会や要請行動を展開した。社会党議員らが国会内で法案の問題点を追及したが、11 月 28 日、参議院国鉄改革問題特別委員会は審議を打ち切り強行採決、直ちに参議院本会議で可決成立した。付帯決議では、①新会社の採用基準と選定方法は本人の希望を尊重し、所属組合で差別されないよう特段の配慮をする、②北海道・九州など再就職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、③基本的賃金・労働条件については国鉄と関係労組で充分協議するよう配慮する、などが決議された。

しかし、この決議は歯止めとはならず、新会社の労働条件や採用については、国鉄当局の一方的かつ差別的な手法で推進された。

他方、分割・民営化政策が着々と進められていくなかで、国労から脱退する者がでてきた。また、分割・民営化によって設立される新会社発足に伴う具体的課題について国労内部の対立も激しさを増した。分割・民営化を推進する国鉄当局の攻撃に対してどう対応するか。1986 年 9 月 29 日、国労は中央闘争委員会を開き、激論を経て「当面する情勢に対する緊急対処方針案」(緊急対処方針案)を賛成多数で決定した。その案は、当局に対する訴訟を取り下げること、不当労働行為などの点検摘発行動を中止すること、当局との間で労使共同宣言を締結する意思を明らかにすることなど妥協路線といえるものであった。そして 10 月 8 日、国労臨時全国大会が静岡県の修善寺町立総合会館で開かれた。大会は開始される前から荒れた。妥協路線を批判する反主流派の組合員達が集結し「国労の裏切りを許さない」などと氣勢を上げた。10 時に始まった大会は紛糾した。国労本部の方針に反対する反主流派の組合員が多数を占めていたからであった。大会二日目は、採決を回避しようとした主流派の代議員が大会を欠席したため³³、定足数に足りず開会できなかった。反主流派は主流派代議員と接触したり、委員長の高橋俊一は主流派を「正々堂々と負ければいいじゃないか」と説得したりして、昼過ぎに大会は再開され、緊急対処方針案は否決された(賛成 101、反対 183、保留 14)。執行部が総辞職し、委員長が高橋から、分割・民営化反対の六本木敏にかわった。六本木は「どんなに苦しくても闘い続ける」と決意表明した。

苦しい選択であった。国労にとっては、妥協路線であっても、闘争継続であっても、その道

³² 11 月 1 日現在で、人活センターに配属された数は 1 万 8510 人、うち国労組合員が 81% であった。分割・民営化反対の国労を明確に差別するものであった。

³³ 静岡県の国労は、主流派であった。

はいずれも険しいものであった。この大会後、主流派は国労から離れ、翌年日本鉄道産業労働組合総連合（鉄産労連）を結成する。国労は分裂した。

(8) 新会社発足と新会社採用通知

1986年12月、新会社設立委員会が斎藤英四郎経団連会長を委員長として発足した。委員会は新会社すべての定款や国鉄からの新会社社員の採用基準を決める権能を持っていた。そして国鉄本社に新会社別の設立準備会が設置された。

新会社設立委員会は1987年2月16日、新会社（JR東海・JR貨物）への採用を通知し始めた。JR東海の採用人員（定員）は2万5200人、希望人員は2万1941人で、欠員が3259人という状況であった。一名が採用拒否された（裁判係争中であった）。

全国的には7628人が新会社に採用されなかった。北海道の不採用は4700人、その内国労組合員は3200人で、不採用率は68%であった。九州での不採用は2400人、国労組合員は1550人で、不採用率は57.4%であった。本州・四国での不採用は約80人で、その内国労組合員は64人、まさに国労組合員への露骨な採用差別となった。不採用となった国鉄職員は国鉄清算事業団所属となり、3年間の職業訓練や教育を受けながらJR新会社の広域採用や民間会社に採用されていった。しかし3年が経過した1990年3月末、どこにも採用されずに清算事業団に残った1047名が解雇された。その大半が国労組合員であった。

(9) JR不採用1047名問題について

国鉄の分割・民営化でJRに採用されず、職場復帰を求めた国労組合員ら1047名は、国鉄清算事業団から解雇された。この解雇をめぐる闘いは困難を極めた。国労などの組合は「不当解雇」であるとして、地方労働委員会（地労委）に救済を求めた。地労委は「採用せよ」と救済命令を出したが、JR各社は命令に従わず中央労働委員会（中労委）に再審査を申し立てた。中労委も地労委と同じように救済命令を出したが、それを認めたくないJR各社は裁判に持ち込み、2003年最高裁判所はJR側の使用者責任を否定しJR各社を勝訴させた。その後、国労など組合員側は清算事業団を引き継いだ鉄道建設・運輸施設整備支援機構を相手に損害賠償などの訴訟を続けた。

1994年発足した日本社会党の村山富市を首班とする連立政権は、亀井静香運輸大臣を通してJR各社を呼び、長期にわたる労使紛争の解決に向けて協力を要請した。その後も社会民主党（日本社会党が1996年に改名）を通じて自民党などと調整を行い、2000年5月30日、自民党・公明党・保守党・社民党の四党合意により「人道問題」として政治解決することとなった（『国鉄改革の1047名問題の政治解決に向けて』）。

最終的には2010年4月9日、政府（鳩山由紀夫民主党政権）は四党合意の事項を受入れ、23年間にわたる闘いは全面的な解決をみることになった。和解金の総額は200億円、争議団は全ての訴訟を取り下げる、不当労働行為などについて二度と争わないということで合意に達した。4月26日、国労（1万4000人、高橋伸二委員長）は臨時大会を開き、この和解案を受け入れることを決定した。

3. 地方交通線廃止反対の闘い

国鉄再建法（日本国有鉄道経営再建促進特別措置法）が1980年11月に成立、翌1981年3

月に国鉄再建法施行令が出された。国鉄再建施行令で定められた基準による運輸省告示で、地方交通線のうち輸送密度が 4000 人／日未満である路線はバスによる輸送を行うことが適当であるとして「特定地方交通線」に指定し廃止対象とするというものである。地方交通線の廃止に当っては厳しい基準が設定された。その内容は、◆廃止は区間ではなく線路全体で行なう。◆営業[※] 1km あたり 3000 万円を上限とする転換交付金を地元市町村に交付する。◆転換後 5 年間は赤字（バス転換は全額、鉄道では半額）を事業者に対して補填する。◆特定地方交通線対策協議会を開始した日から 2 年以内に協議が整わないと認められる場合は、国鉄は対象路線の廃止とバス転換を行うことができる。（いわゆる見切り発車条項）などで、飴と鞭による転換の推進が図られた。

（1）地方交通線廃止反対静岡県共闘会議、社民党の闘い

1975 年運輸省は「国鉄再建問題懇談会」を設置し、地方交通線の廃止問題について議論を行い、さらに翌年 10 月運輸政策審議会に「国鉄地方交通線問題小委員会」を設け、地方交通線の廃止にむけ具体的な提案を行った。

このように国鉄地方交通線の廃止問題が全国的に大きな課題となってくるなか、1977 年秋、県評・全交運・国労・社会党も加わり「地方交通線廃止反対静岡県共闘会議」（以下県共闘会議とする。1982 年「公共交通を確立する静岡県民会議」に改組）が結成された。静岡県内の清水港線（清水駅～三保駅）、二俣線（掛川駅～二俣駅～新所原駅）が廃止の候補に挙げられたからであった³⁴。県共闘会議は、当面の行動を、①県知事、清水市長交渉で反対の態度を表明させる、②運輸大臣への意見表明を反対で行わせるとして、1981 年 6 月 23 日、県共闘会議と「国民の足を守る清水市民会議」（1981 年 2 月 16 日結成・会長・山田隆俊）を中心に県知事交渉を行った。山本敬三郎県知事は「清水・二俣線ともに国鉄として残したい」との考え方を明らかにした。また、6 月県議会では松永広次（社会党）の代表質問に対し、山本県知事は次の通り答弁した。「①清水港線は通学生徒や沿線事業所にとって動脈であり、省エネ時代にふさわしく、清水の産業発展にとって必要だ。運輸大臣あての意見書で存続を働きかける。②二俣線は通勤・通学・貨物輸送とともに地域の振興計画推進に欠くことが出来ない。公共輸送機関として存続していきたい。今後、二俣線の利用促進をはかる一方、国鉄に対しても積極的な合理化を要請していく。」

清水市と沿線の利用企業が結成した「清水港線存続対策協議会」も「存続を要請する」ことを決議した。二俣線沿線市町村の首長で組織する「対策協議会」は、3 月 11 日の政令公布を機に、市町村議会の長を組織に組み入れ組織として強化したが、「二俣線廃止反対共闘会議」の「共闘」申入れに対しては一線を画すとした。

山本県知事は 8 月 28 日、運輸大臣に対して、国鉄特定地方交通線は本格的省資源・省エネルギー時代のなかで基幹的な公共輸送機関として重要である、国の責任で長期的かつ総合的な視点に立った総合交通体系と地域の実情に適合した地域交通体系を明確にすべきであり、廃止の選定基準は貨物輸送への配慮が欠けている、清水港は特定重要港湾であり。県総合計画に沿い、清水臨海工業地帯の再編整備に清水港線の役割は重要であるなどの意見書を提出した。

1) 社会党国鉄地方交通線対策委員会の活動

³⁴ 清水港線は、1981 年 6 月の特定地方交通線第一次廃止対象線区に、二俣線は 1982 年 11 月の第二次廃止対象線区に挙げられた。

社会党国鉄地方交通線対策委員会は9月9日、公共交通優先国民共闘会議は9月17日、それぞれ運輸大臣に対し、(イ) 特定地方交通線の廃止承認をしないこと、(ロ) 県知事の意見書を尊重すること、(ハ) 国鉄再建法の一部改正案の審議を促進すること、(ニ) 地域交通整備法を制定すること、(ホ) 公共割引の国庫負担制度を確立することなどを申入れ交渉した。しかし、運輸大臣は、これらの要求や意向をまったく無視し、9月18日、国鉄当局の申請どおり廃止の承認を行った。

2) 国鉄当局の対応

国鉄当局は、運輸大臣の承認を受けて9月25日の公告で、廃止予定時期、会議の開始希望日などを追加修正した。公告内容は、清水港線をはじめ38路線が1983年度廃止を前提に、1981年11月2日から協議を開始するとした。この廃止承認、公告を受け、反対を表明していた全国知事会、全国市長会、全国町村長会は、提出した意見書が無視されたことに強く反発し、運輸省と国鉄当局に、地元の意見を尊重して対応すること、同時に見切り発車はしないこと、これらの要望が受け入れないときは協議会に参加しないことを申し入れた。

3) 静岡県共闘会議の活動

県共闘会議は、9月30日県知事に対して対策協議会には参加しないよう要望し交渉を行った。また、10月2日県議会における山田隆俊県議（社会党）の代表質問に対して、県知事は、「(イ) 清水港線存続対策協議会とともに、運輸省、国鉄に対して陳情を行い関係道県とともに全国知事会を通じて対応してきたが、9月18日承認となり残念だ。(ロ) 県としては知事会と連携を保ちつつ、清水市と地元関係者の意見を大切にしながら、法律にもとづく対策協議会への参加問題を含め検討したい。(ハ) 二俣線の経営に「ヤオハンデパート」が乗り出すことについては、まだそれを考える時期ではない。(ニ) 二俣線は沿線市町村で構成する対策協議会とともに、利用促進をはかっていくなかで、国鉄として存続させるための調査検討を進めている。国鉄としても企業努力をしてもらいたい。両線とも国鉄として残すことについての気持ちに変わりはない。」と答弁した。

県共闘会議は、清水市民会議とともに、11月2日の会議開始希望日を目前にした10月26日、清水市長交渉を行い、協議会への参加を質したが、市長からは11月10日の全国市長会の決定を待って対応を決めたいとの考えが示された。静岡鉄道管理局に対しては10月29日に交渉を行った。11月2日会議を強行すれば清水港線でストライキを実施することを通告し、当局の考えを質したが、当局は県・市からの返事がきていない、11月2日の会議は出来ない、他の地方鉄道局の動向を見つつ11月中には開催したいとの方針を明らかにした。

10月26日には中部交運の主催による名古屋陸運局交渉を行い、陸運局としての対処方針を質した。陸運局からは、対策会議の構成は陸運局長が議長と定められている、会議は開催することが目的ではなく、市町村自治体の連絡調整機関としての任務となっている、協議開始の目途は白紙だが、タイムリミットは1982年3月末と考えているとの方針が示された。

(2) 1981年3月第1次廃止対象路線の告示

1981年3月に出された告示で、1982年までに廃止することとして選定された路線は、①営業^{キロ}が30km以下の盲腸線³⁵かつ旅客輸送密度が2,000人/日未満、②営業キロが50km以下か

³⁵ 公共交通機関において営業距離が短く、起点もしくは終点のどちらかが他の路線に接続していない行き止まりの路線のこと。

つ旅客輸送密度が 500 人／日未満、③1981 年 9 月 18 日、国鉄から申請されていた第 1 次対象線区、全国 40 線区・950 km が、運輸大臣から承認・指定された。そのなかに清水港線（8.3 km、783 人／日）が入っていた。

(3) 清水港線廃止反対の闘い

1) 静岡県が存続の意見書提出

山本県知事が 1981 年 8 月 28 日、運輸大臣に提出した「意見書」の具体的内容は、「①清水港線は静岡県総合計画の臨海工業地帯再整備計画にとって重要で、廃止は地域の振興に大きな影響を及ぼす。②清水港線は年間 70 万トンを輸送する貨物の重要路線、廃止は沿線事業所の死活問題であると同時に清水市の産業・経済に与える影響は甚大である。③清水港は重要港湾で廃止によって今後の港湾整備計画に大きな影響を及ぼす。並行道路は 1980 年度調査でも混雑度 139% で、廃止によって貨物 70 万トン、旅客年間 37 万人が加わると交通環境はさらに悪化し道路輸送への転換は不可能である。」というものであった。しかし、清水港線廃止の運輸大臣承認・指定は「意見書」をまったく無視するもので、承認を受けた国鉄は、1983 年度の廃止を前提に協議の開始を 1981 年 11 月 2 日と公告した。路線の廃止を検討する「特定地方交通線対策協議会」は 2 年間で、廃止・代替輸送・民間への転換・バス路線への転換などについて結論を求めるというものであり、協議が整わない場合でも 2 年間で協議を打ち切り廃止すると決められており、まさに「はじめに廃止ありき」というものであった。

2) 沿線住民の闘い

清水港線廃止反対の闘いは、1981 年 2 月 16 に発足した「国民の足を守る清水市民会議」が担った。市民会議は、清水市議会の社会党・社会クラブ議員団に働きかけ、「国鉄清水港線の存続を求める意見書」の採択を求めた。意見書は、1981 年 12 月 15 日採択された。また、国労・県交運とともに清水港線は清水市産業の動脈であると同時に通学生徒の重要な生活路線であるとして、大衆行動、宣伝行動だけでなく、県議会・市議会での代表質問、県知事・清水市長交渉などを通じて「存続」を要求した。

地方交通線の廃止に反対する全国キャラバン行動が 8 月 8 日清水市で開催された。当日は早朝ビラ配布や市役所前で決起集会が開催され、その後全国集会へと結集された。

3) 清水港線の廃止

清水港線を廃止するための協議会は、1982 年 2 月 17 日第 1 回協議会を強行した。この会議強行に対して、県交運、公共交通を確立する県民会議、国民の足を守る清水市民会議は静岡鉄道管理局長、県知事、清水市長、名古屋陸運局長に対し、①廃止を前提としない ②見切り発車をしない、③利用者代表の参加 ④公開 ⑤清水市での開催を申し入れた。

清水市民会議は国労、県交運とともに大衆行動、宣伝活動とともに県議会、市議会代表質問、県知事交渉、清水市長交渉を展開し存続を要求してきた。根強い存続要求に対し、清水市は調査委員会を発足させ、①清水港線の貨物輸送量 21 万トン、②旅客の現行運賃の 2 倍、③貨物輸送料金 4 倍、④輸送ダイヤ 4 往復、⑤要員 21 人（賃金は国鉄職員 OB ベースを前提）に第三セクターによる経営を検討した。

その結果、収入 1 億 5149 万円、支出 1 億 5053 万円、差引き 95.9 万円の黒字であると試算した。しかし、その後日本軽金属(株)などの大口荷主が、貨物輸送が廃止となる不安から、トラック輸送に転換する意思を固めたことに加えて、運輸省鉄道監督局が ①第三セクターは鉄道

事業のみで経営が成りたつこと、②主体が公共団体の場合は赤字補填に議会の同意が必要なこと、③人件費の試算に無理があること、④日本軽金(株)がトラック輸送に転換したことなどを指摘して厳しく廃止を迫ってきた。協議会はこのような情勢の中で第三セクターへの道を断念した。

1983年12月12日、第2回対策協議会でバス輸送への転換を決め、続く1984年1月26日の第3回協議会で、3月31日廃止し、4月1日から静岡鉄道のバス輸送に転換することを決定した。転換交付金は定期運賃の差額の補償、バスの購入、バス発着道路及びターミナル設備の整備等安全設備の整備に充てることにした。

また、清水港線の跡地利用については、国鉄清水港線跡地利用対策協議会を設置し検討することとした。清水市は清水港線を貴重な都市空間としての有効利用を図るとし検討を重ねた。

清水港線跡地の市又は県への払い下げ条件は次の通りである

ア、代替道路に資する場合の用地費は、時価の1割程度での譲渡

イ、地方公共団体が取得する場合は随時契約

ウ、清水市の跡地利用計画策定期間は鉄道営業廃止の日からおおむね1年

エ、清水市又は静岡県が行う事業については、清水市の跡地利用計画に添って処分

清水港線跡地利用計画策定にあたっては、国民の交通を確立する清水市民会議も要望書を提出した。その内容は貴重な連続した都市空間を活用できる自転車・歩行者道とし、駅用地は市民の憩いの場となる公園・緑地としていくことを求めた。1985年3月、国鉄清水港線跡地利用対策協議会は、最終まとめとしてレール敷地は安全対策として自転車・歩行者道とする、清水港駅用地は日の出再開発計画に組み入れ、折戸駅、三保駅は市民の憩いの場となる公園・緑地としての活用を図るため、清水市が取得することとした。清水市は、国鉄の優遇処置の活用（用地は時価の1/10）や転換交付金の活用（1km 3000万円、清水港線8.3km）により、貴重な都市空間を確保することとなった。

(4) 第2次地方交通線「二俣線」廃止の闘い

1) 「二俣線を守る住民の会」の活動

1984年6月22日、第2次地方交通線の運輸大臣承認がなされ、廃止対象は全国27線区であった。二俣線（掛川・新所原駅間、67.9km、1,518人/日）が対象線区となった。1977年11月19日、県共闘会議と県西部地区労など労働組合、民主団体などは「二俣線を守る住民の会」を結成し、①沿線市町村ごとの組織化をはかり地域住民、利用者の要求を集約する、②地方自治法99条による地方議会の反対意見書の採択、③1000万人署名の実施、④知事、管理局、市町村への要請行動を強める、などの方針を決めて活動を展開した。

住民の会は、沿線の地方自治体に共闘組織への加入を働きかけたが、二俣線の生活路線としての役割と重要性を認めながらも、労働組合主導の組織に対する抵抗も強く、地方自治体の加入は最後まで実現することはなかった。沿線自治体は「二俣線存続沿線市町村対策協議会」（存続対策協議会）を結成し、独自の存続運動を展開した。

2) 県が中部地方交通審議会静岡県部会を設置

当時の交通事情やモーターゼーションの普及から、輸送構造が公共交通依存型から自家用自動車依存型へと転換していくなかでの「公共交通確保」の要求は、交運労働者の深刻な要求であった。その為、全交運協議会は国・地方自治体に対して「交通問題の政策協議の場」の設置を求めて運動を展開した。第85臨時国会において、1980年10月、政令「地域における公

公共交通機関の維持整備に関する計画の策定について」が施行された。1984年には静岡で「中部地方交通審議会静岡県部会」が設置された。

山本知事を部会長にした同部会は、1年にわたる審議の結果を1985年3月25日、中部陸運局長に答申した。その内容は、県内全般の交通と沼津・静岡・浜松を中心としたブロックごとの交通の現状と将来の方策についての提言であった。

3) 交通問題を考える静岡県民会議の発足

1984年12月15日に結成された「交通問題を考える静岡県民会議」は、1985年1月30日静岡ターミナルホテルにおいて、「国鉄問題を考える静岡県民シンポジウム」を開催した。基調講師に井上光一（中小企業団体中央会会長）、大石嘉久（静岡新聞編集局長）、酒井邦夫（身延線を守る会）を招き、400名が参加した。その他「高原に列車が走った」上映活動、「さだまさしローカル線コンサート」（3月23日）などの活動を展開した。これらの運動は、公共交通のあり方、国鉄地方交通線廃止問題、分割・民営化問題について地域住民や利用者に関心を持たせる役割を果たした。

1984年6月25日静岡教育会館ホールにおいて、健保・教育・電電・国鉄の「改悪」を食い止めるため、「社会党国会議員団と市民の連帯を強める集会」を開催した。青木薪二参議院議員・松前仰衆議院議員・元信たかし衆議院議員が参加した。

社会党地方議員団は二俣線沿線自治体6市4町1村に対して精力的に呼びかけ、国鉄線として存続させる決議を挙げてもらうように働きかけた。また、愛知県社会党本部や愛知県労働組合評議会と「静岡・愛知両県民集会」、豊橋駅前における乗客集会を開催し利用者に呼びかけた。

4) 第3セクター方式による存続

二俣線の廃止承認を受けた国鉄静岡鉄道管理局は、県と関係市町村に対し「二俣線特定地方交通線対策協議会」への参加と9月1日の協議開始を呼びかけた。県と「存続対策協議会」は「新幹線掛川駅の設置問題の結論が出ない限り「協議会」に参加しないという態度で臨んだが、新幹線設置の決定を受けて、12月5日第1回協議会に参加した。

「二俣線を守る住民の会」は、「地方交通線を守る第二次全国大行動」（6月8日）に参加し、10月23日には「二俣線を守るシンポジウム」を開催し、「イベント列車」を運行し、また県や沿線市町村への要請行動などを展開した。

「存続対策協議会」は、二俣線存続のための増客運動や臨時列車運転などを展開したが、1985年に入り、地方自治体と民間の共同出資による株式会社で経営する「民営鉄道」への転換の方向での検討をはじめた。転換後の新株式会社の「経営試算」を国鉄静岡局と民間の調査会社・三菱総合研究所に依頼した結果、いずれも営業係数が「167」「175」というものであった（営業係数：経費を純収入で序した100分率）。こうした調査結果にもとづき沿線市町村の首長で構成する「存続対策協議会」は、6月14日、1985年度総会で「第三セクター」として存続させることを決定した。

5) 天竜浜名湖鉄道株式会社の発足

1986年7月、静岡県、沿線市町村、民間などの共同出資で「天竜浜名湖鉄道株式会社」（社長・榛村純一掛川市長）が発足し、1987年3月15日、国鉄二俣線は新たに民営鉄道として動き始めた。国鉄の分割・民営化の流れが強まるなかで、「二俣線を守る住民の会」や県評などの運動は十分な成果をあげることができなかった。廃止される第二次地方交通線として指定された全国35線区3,099.1kmは、全て廃止となった。

4. 国鉄改革から20年、改革実行者が語るもの

(1) 国鉄分割・民営化を推進した中曽根康弘首相が語ったこと

中曽根康弘が自民党幹事長であった1975年、国鉄の労働組合員が争議権を求めて8日間にわたるスト権ストを執行し、約18万本を運休させた。この「ストライキをきっかけに、国鉄改革をしなければならないという意志を強く持った」中曽根は、国労と徹底的に闘うことを決意し、運休した損害として202億円の賠償を求める訴訟を起こした。行政改革が求められていた時代で『官から民へ』という思想もあった。

国鉄の分割・民営化＝国鉄解体に伴う国労の衰退は、総評の力を削ぎ、総評など労働組合を支持基盤とする社会党の弱体化を招いた。そして自民党・社会党二大政党が対峙する55年体制が崩壊した。

中曽根は、「結果として国鉄改革が労働組合の解体につながった。世論が民営化を支持し自民党も動けば、国鉄に変化が起きると考えた」。鈴木善幸首相と私が、経団連会長を務めた土光敏夫に第二次臨時行政調査会の会長就任を依頼したとき、土光は「増税なき財政再建」「国鉄民営化断行」を条件に引き受けると言った。私たちは「やります」と約束した。自民党内は国鉄分割・民営化反対の大合唱であったが、土光を激励し、「運輸族」である三塚博、加藤六月は大反対であったが口説いて回った。金丸信には国鉄の改革をやる幹事長になってくれと言って幹事長就任時に要請した。

1985年3月ごろ国鉄改革に積極的に動かなかった仁杉総裁更迭を決意した。6月中曽根は仁杉総裁と全理事の辞表を取り、国鉄改革に消極的な理事を追い払った。国鉄再建監理委員会が7月、分割・民営化を支持する意見を中曽根に提出。1986年の“死んだふり解散”で自民党は衆参同時選挙で圧勝、選挙の争点は国鉄改革であった。中曽根は「選挙で国鉄改革を支持する国民の意思が明確に出た。国民は改革に賛成だったんだ。それが世論であった」と述べている。

(『静岡新聞』2007年3月7日付)

(2) 葛西敬之（もとJR東海社長）が語ったこと

国鉄改革の「三人組」のひとり葛西敬之は、国鉄など三公社の民営化を討議した第二次臨時行政調査会の国鉄側担当者であった。「借金を負担できる限度まで減らし、要員を削減して過去を清算する。一切国に面倒をかけない保証として、民営化する。全国一本では規模が大き過ぎるので、地域分割。漠然とシナリオを抱いていた」。臨調答申を受けて1983年に発足した国鉄再建監理委員会と接触し、国鉄の若手幹部たちと非公式の勉強会を重ねた。1986年11月には国鉄改革関連八法が成立。分割・民営化反対の最大労組・国労の北海道と九州の組合員を中心に、JRに不採用となった1047人が職を失った。

葛西は職員局で、JR発足に向けた合理化と雇用対策を担った。「分割・民営化は必要だったが、国労をつぶすためではない。希望退職への応募者が多く、東・東海・西の三社には雇用のゆとりがあった。分割・民営化後の三年間は政府が雇用対策を継続し、三社も追加募集した。機会は提供した。方向転換してどれかに応じる道はあったと思う」。2000年、JR側に不採用の法的責任がないと国労が認めれば、再雇用などの解決案の協議に入る、とする与野党の四党合意ができたが、破綻。「あれは国労が意思決定してハードルを越えることができれば、何とか面

倒を見よう、とのストーリー。成り立たないシナリオだと思っていた。結果として国労をまたミスリードした」と述べている（『静岡新聞』2007年3月8日付）。

（3）加藤寛（元第二臨調第四部会長）が語ったこと

「最後のチャンスであった。国鉄は1949年に発足して以来、公社という経営形態に疑問が出ていたが抜本的改革をしないままで、正しく『後がない改革』が必要であった」。国鉄の主流は民営化反対だった。「耳を持たぬファッション的なやり方で自由に意見を言えない。民営化反対を表明していた高木文雄総裁は実は、83年の退任前に『民営分割せよ』と書いたメモを私にそっと手渡してきた。口に出せないから、お願いしますと」。臨調第四部会長として、国鉄など三公社の民営化を討議した。「臨調ではまず、国鉄の実態を国民に明らかにし、反対する自民党の政治家らと意見を交わすことを課題とした。民営化しても全国一本では独占企業となる。地域分割を主張した」。改革派の若手幹部だった葛西敏之らと接触し、改革を模索。自民党運輸族の三塚博は82年、国鉄の職場規律などの是正に取り組み始めた。「三塚氏は民営化反対の立場だったが、最も職場が荒廃していた甲府駅を視察し、心変わりした。うまく三塚氏を取り込んだ形。だがわたしは、組合は経営者の鏡で、経営が悪いと組合も悪くなると考えていた」。中曽根首相は85年6月仁杉総裁を更迭し、国鉄改革関連法が翌年末成立、分割・民営化実現へ向かう。「鬼の動労」と呼ばれた動労は民営化に強行に反対していたが、「民営化直前に動労に招待され講演した。いよいよ動労が最後を迎えたと知り、寂しくて泣き出す組合員もいた。講演後『私たちはこれから変わります』と、声を掛けてくれた」。87年4月1日、JR発足。「最後の最後までひとときも、改革できるとの実感はなかった。」（『静岡新聞』、2007年3月9日付）

5. 国鉄改革とはなんであったか

（1）光と影の国鉄民営化30年

1987年4月1日、分割民営化されたJR本州3旅客会社（東日本、東海、西日本）、JR三島旅客会社（九州、四国、北海道）、JR貨物会社の30年を検証すると、JR東日本旅客会社、JR東海旅客会社、JR西日本旅客会社は、それぞれ東京などの首都圏、東海道新幹線、大阪などの関西圏の経済圏を活用し順調な経営を展開し株式の上場を果たした。JR三島のひとつJR九州旅客会社は経営の多角化で黒字化を図り株式上場にこぎつけることができた。

一方、JR北海道旅客会社は危機に直面している。経営的に維持できないほどの路線・線区が増え、民間企業としての経営と社会的インフラを担う使命との両立が困難な局面に差しかかっている。2016年11月、JR北海道は全線路の約半分を単独で維持できないと表明し地方自治体に支援を要請したが、その状態は解決していない。JR四国も単独で黒字体質に持っていくことは難しく、またJR貨物も厳しい経営状態で黒字への転換は困難となっている。

更に、経営体質を考える時、今日の金利の大巾変化である。国鉄債務は当時37兆円もあったが、15兆円をJR本州3社とJR貨物が受け持つこととなったが、今日の低金利は負債返済に有利に働き、本州3社の負債返済は大巾に負担軽減となり返済期間が短縮された。一方、赤字路線を多く抱えるJR三島旅客会社には分割民営化時に1.3兆円の経営基金が譲度された。当時の金利は7～8%もあり経営基金の利息運用で経営資金に充当できたが、今日の低金利時代には運用益で補填することができず、経営は益々厳しくなっている。

(2) 国家的不当労働行為の組合つぶし

国鉄改革の狙いは鉄道の赤字解消と国労解体の二つであった。それを実現する手段として分割民営化方式が考えられたのである。それを推進したのが中曽根康弘であった。

その結果、国労・総評の解体、社会党崩壊（55年体制の終焉）となり、自民一強時代へと繋がった。中曽根首相が仕掛けた国鉄改革の最大の狙いは、赤字解消より労働運動の解体による保守政治の永続にあった。

国鉄分割民営化後、労働運動は組織再編の時代を迎え、総評など労働4団体が解散、労使協調路線の労組を中心とした連合（日本労働組合総連合会）が発足した。その結果、ストライキは激減、春闘も低調となり、労組組織率も2割を割った。安倍政権下では政府が経済界に賃金引き上げを要請するという「官制春闘」が定着した。国民は労働運動への関心を失い労組の影響力や地位が下げ止まらない状況となっている。

国鉄の分割民営化は国家による「不当労働行為」であった³⁶。国家の持つ巨大な政治権力はすさまじく、新生 JR 採用にあたっては国鉄改革法案の中に、不当労働行為を合法的に行うための法案を組入れ、国会においては数の力で強行し、国労組合員の選別を行う手法で分割民営化が進められた。

その結果、国労組合員の1047名のJR不採用問題は、中央労働委員会は救済命令を出したが、JR6社は取り消しを求め提訴。最高裁は「JRに使用者責任はない」とし、中央労働委員会の判断を認めなかった。国鉄改革法はこれをも想定して準備されていた。

今日の連合（日本労働組合総連合会）路線は労使協調路線となり、労働者同士の連帯意識が希薄となり、大きく変動する社会、経済環境に対応する闘いはなくなった。労働環境は製造業にまで派遣労働者が拡大され、非正規労働者、パート労働者など、年収200万円台の労働者が2000万人ともいわれ、格差と貧困が拡大している。その後、働き方改革と称して高度プロフェッショナル制度の制定、裁量労働制の拡大、同一労働同一賃金、解雇の金銭解決制度など、労働者には厳しい労働環境が強いられている。

総評労働運動から連合に引き継がれなかった護憲運動・原水禁運動・原発問題・沖縄問題などは、平和国民運動センターに引き継がれたが、安倍政権の憲法改正意欲は、9条改憲への執着、軍事拡大路線、沖縄の辺野古新基地建設の強行、格差拡大政策など、日本の民主主義と平和主義が危機に直面している。労働組合を含む民主団体の連帯と強力な運動の構築が求められている。

6 おわりに

東京一極集中政策の下、地方では人口減少により過疎化・高齢化が進み、「限界集落」といわれるところも生まれている。過疎地帯では、公共交通機関がなくなり、通学・通院・買い物など基本的な生活さえ難しい環境となっている。

2013年には交通対策基本法が成立した。その第2条には「交通に関する施策の推進は、交通

³⁶ 使用者が労働者の団結権を侵害する行為をいう。労働組合法は、憲法第28条の労働者の団結権及び団体行動権保障に基づき、使用者による不利益取扱い・黄犬契約（労働者が労働組合に加入せず、または労働組合から脱退することを雇用条件とする使用者と労働者との間の契約のこと）・団体交渉拒否・支配介入・報復的差別待遇を不当労働行為として禁止している。不当労働行為への対処方法には、労働委員会への救済申立、または裁判所への提訴がある。

が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。」とあるが、現時点ではそれに対応した交通施策は行われていない。交通施策は生活を営む上で重要な課題である。国民生活を守るための地域交通確保の具体化は、喫緊の課題である。

また地球温暖化は異常気象を引き起こしている。集中豪雨・巨大台風などによる被害が拡大している。温暖化防止のため化石燃料の消費をいかに減少させるかが、世界的に問われている。現在貨物輸送はトラック輸送が主体となっているが、長距離輸送については鉄道輸送に転換すべき時期に来ている。生産年齢人口の減少は、トラック輸送の担い手の減少を招いているからでもある。

環境問題ははじめ様々な方向から見直しが迫られている交通政策、そのなかで鉄道輸送は再び脚光を浴びていくはずである。

参考文献

『国労静岡 50 年史』（2001 年）

『沼津革同』（2013 年 編集山梨幸夫）

財団法人運輸政策研究機構編『日本国有鉄道民営化に至る 15 年』（成山堂書店、2000 年）

牧久『昭和解体 国鉄分割・民営化 30 年目の真実』（講談社、2017 年）