

補章 JR北海道ができるまでの歴史—国鉄の「分割・民営化」—

第1節、国鉄はどのような役割を果たしてきたか

(1) 鉄道は産業革命の牽引車として産業と生活の近代化に中心的な役割を果たした。

蒸気機関（後にディーゼル機関、電動モーター）そして鉄道敷設工法の発明・開発と改良により、鉄道は何処にでも敷くことができるようになり、大量高速安全な交通が可能になった。工場地帯から住宅地へ、都市の間、都市から港湾部へ、国土の有効利用と遠隔地旅行へ、さらに高速化と快適化へ、全国に張り巡らされて国民の交通権保障へと。

鉄道は産業基盤を支える生産手段であるとともに、国民の生活基盤を支える生活手段でもあるという二重の意味の社会資本であり、この二つの機能を統一的に発揮している。たとえ産業優先で建設されたとしても、いったん設置されれば住民の交通手段としても利用され、鉄道網の中に組み込まれば国民の移動の手段として生活の利便性を高めた。政治家による「我田引鉄」の結果であっても、地域住民の日常生活に不可欠な生活インフラとなり、さらには国民の移動の自由を具体的に保障するものとして、「交通権」を成熟させた。また鉄道はエネルギー効率が良く、環境にやさしく、安全な大量輸送を可能にし、地域格差の是正や文化の向上に貢献してきた。この鉄道のすぐれた役割と特徴は国際的に確認されており、公共交通の要として位置づけられている。

(2) 日本の鉄道もまた産業と社会の近代化に大きな役割を果たしてきた。1906年に鉄道は国有化され全国に張り巡らされたが、第二次大戦後、占領軍の指導によって国から分離され、『日本国有鉄道法』により「公共の福祉の増進」をうたい1949年公共企業体・国鉄公社として再出発した。国鉄は輸送の動脈と呼ばれてきたが、分割・民営化前の1982年度末時点で、営業キロ数2万1,400キロ、年間輸送量・旅客約70億人・貨物約1億トン、鉄道駅舎5,290棟、機関車3,759両、電車1万8,235両、気動車4,683両、客車5,526両、貨車8万4,923両、職員数約38万7,000人。年間赤字約1兆4,000億円。累積赤字18兆円。（原田勝正『日本の国鉄』岩波新書、1984）。

敗戦直後、満州・台湾・朝鮮からの鉄道関係復員者16万5,000人を受け入れ、「日本国有鉄道」発足の1949年には59万8,157名の職員を抱えて、雇用と生活の場を提供し、荒廃した鉄道を修復増強し、日本の復興を輸送面で担った。その後も「日本国有鉄道法」に基づいて公共交通の中心的役割を果たし、国民に安価で安心、安全で親みある移動手段として人と物の移動・流通を保障し、経済発展に貢献、地元雇用を創出し、過疎化を防ぐなど国民生活に計り知れない利益を与えた。全国統一運賃制を

採用し遠距離旅行を安価に提供し、学生割引（81%）、通勤者割引（53%）により庶民生活を下支えし、また都会である利益を田舎の不採算路線の建設維持に回すことで、国民の交通権を保障し、国土の均衡的發展に貢献した。

- (3) 北海道の鉄道は石炭や木材輸送など産業用の資源獲得から始まった。幌内―手宮路線から。しかし鉄道の延伸・整備によって内陸部の開発が可能となり、入植と地域の開発に大きな役割を果たした。鉄道沿線に町ができ、定住した人々によって農地が開拓され農業、林業、商工業が営まれるようになった。1896年・北海道鉄道敷設法、1906年・国有鉄道法制定。明治末期にはすでに千歳線を除いて（現在JR北が単独で維持可能としている）幹線が敷かれており、第二次大戦までに主要路線は敷設済みであった。採炭を本業とする北海道炭鉱汽船株式会社（北炭）は国への鉄道売却金を原資として室蘭に輪西製鉄所と日本製鋼所を設立、既存の函館造船所や鉄道院札幌（苗穂）工場とともに北海道の工業を牽引した。

第二次大戦後、植民地を失った日本は未開地を多く残す北海道に資源の開発と引揚者の入植を期待して北海道開発庁を設け、国鉄は新たに松前線、羽幌線、富内線、白糠線などを敷設し、戦前300万人台だった人口は1960年に500万人を超えた。鉄道の営業は1968年36線区3,984kmでピークを記録し当時の国鉄職員は約4万3,000人、家族を合わせると国鉄関係者は約14万人、40人に1人は国鉄に縁があった。しかし「エネルギー革命」などで石炭や国内資源が放棄されていくにつれ、製造業が弱かった北海道の経済的地位は低下し、道内の国鉄は受難の時代を迎えた。

第2節 交通・運輸における国鉄の地位低下と赤字問題

- (1) 高度成長下の優先的な道路建設と自動車・バスの普及、フェリーや航空機の発達によって、鉄道の交通運輸にしろめる地位は徐々に低下した。これは人口と産業の急速な大都市および太平洋ベルト地帯への過度の集中、地方の急激な過疎化の結果であった。自治省編『過疎白書』（昭和46年度）は、1960年から70年にかけて過疎地の人口が約30%減少したことを明らかにした。

国鉄の経営が赤字に転落したのは1964年、東海道新幹線が開業したこの同じ年に「国土開発縦貫自動車道建設法」の後押しで名神高速自動車道が開通、69年東名高速道、75年には中国高速道が開通した。国鉄の輸送を侵食していったのは、旅客・貨物ともに主として自動車であった。旅客輸送でマイカーのシェアが10%を越えた1966年国鉄は繰越欠損金を出し、国鉄とマイカーのシェアが逆転した1971年に償却前赤字となった。この例でもわかるように、国が力を入れたのは自動車産業の育成と港湾を含めた産業基盤の整備、とりわけ全国的な道路網の建設であった。国鉄も電化・複

線化等による輸送力拡大、新幹線建設による高速化を実現したが、その資金は専ら国鉄自身の借入金によって賄われた。せめて 1971 年の時点で、単年度赤字 1 千 5 百億円、長期債務 2 兆 6 千億円余をヨーロッパ諸国のように国の責任で手当てをしておけば、10 年後に 20 兆円の債務を抱え、1 兆円の利払い（83 年度末）に苦しむことはなかったであろう。長距離路線が航空機に奪われたことも大きかった。東京—札幌間で、国鉄が航空機に逆転されたのは 1965 年であった。

- (2) 運輸省の諮問機関「国鉄財政再建推進会議」は 1968 年意見書を出し、国鉄を将来的に鉄道特性を生かせる部分（都市圏輸送及び都市間輸送）と歴史的役割を終えた部分に二分するとともに、前者に資源を集中するために「使命が終わった線区あるいは終わりつつある線区の合理化」を提言した。これを受けて政府は 1969 年「国鉄再建促進特別措置法」を制定し、国鉄は第 1 回目の「財政再建計画」（1969—78 年）に着手し、専ら赤字線区の合理化に努力を注ぐようになった。

国鉄はこれを皮切りに 5 次にわたる財政再建計画を実施したがいずれも失敗し、そのつど経営危機を深化させていった。

その原因の一つは、「公共の福祉の増進」を建前として国会と運輸省の指揮下に置かれ事業計画や予算編成の自主権限をもたないにもかかわらず、公社として独立採算会計を原則とし、したがって再建計画の最終年度には収支均衡を達成することを建て前とせざるをえなかったことによる。計画の内容は一方では増収、他方では経費削減であるが、交通機関の競争が激化するなかで増収策として運賃値上げをすれば客が離れ、経費削減は人件費と物件費の削減、不採算部分の切り捨てであった。したがって利払いが多くなって経営が苦しくなるにつれて、国鉄当局が立案する再建計画は地方鉄道の人的・物的サービスの切り下げにならざるを得ず、1977 年以降の再建計画はスクラップ型と評されるくらいで、人件費の圧縮のための人員削減、ローカル線の切り捨て、貨物からの撤退、運賃値上げ、加えて地方線割増運賃導入であった。厳しさを増す「再建計画」による路線の廃止、サービス低下、高い運賃が、都市圏から離れた地方に住む人々の国鉄離れを促したのである。

- (3) 1973 年オイルショック後の過剰設備による構造不況下で、民間企業では「減量経営」が進められた。国内購買力の限界を輸出で克服しようとする大企業は、国際競争力強化のために人員削減と機械の高質化・自動化を同時に達成する戦略を立て、多くの労働組合もそれに協力することを余儀なくされていた。「人減らし」の犠牲となり再就職先のない人々にとって、「公務員」は「親方日の丸」などと揶揄されて景気に左右されない天国のように思われ、学生の公務員志向も強まった。他方で政府はあいつぐ大型公共投資にもかかわらず景気を回復できず、国家財政の膨張と国債の急増に悩ん

でいた。そのような時代閉塞状況の中で 1980 年、最後の国鉄再建法といわれた「国鉄再建促進特別措置法」が成立した。翌 81 年 3 月施行されたこの法律によって、旅客の少ない特定地方交通線 40 線区 730km の廃止、その後より多くの地方線廃止方針が決まった。また 11 月のダイヤ改正では、列車設定キロ数の削減、それに伴う車両検修基地の集約、機関車など車両数の大幅削減、工場・施設の縮小、船舶の隻数・便数削減が実施され、勤務・作業体制が見直され、国鉄の縮小が現実化した。国鉄を黒字にするための苦悩に満ちた計画の進行途上に、そこに中曽根「臨調」が襲いかかることになるのである。

- (4) 国鉄の経営再建努力を無にしたより本質的な原因は、有力政治家や政府が国鉄を国策の道具として利用したことである。「鉄道立国論者」田中角栄は、池田内閣の蔵相に就任したとき、鉄道建設審議会（政権党四役と国会議員 10 名以上を含む 30 名で構成され、事実上鉄道建設の決定権を持っていた）において鉄道建設公団の設立を主導し 1964 年に実現させた。成長を続けていた日本経済を背景として、全国的に鉄道網を整備する構想が具体化していった。これには、1964 年開業の東海道新幹線が社会的・経済的に巨大な効果を発揮したことが大きな影響を与えた。東海道ベルト地帯が一日行動圏に入ったため地域の交流が盛んになり、沿線の観光地への入り込み客数が急増した。それによる相乗的な経済効果は巨大なもので、国鉄収入にも大きく貢献するようになった。そこで新幹線建設によって人口と産業の効率的な配分を図り地域格差を是正するという田中のネットワーク化構想が、長い間国鉄を支配したのである。

1968 年の赤字解消を主議題とした先の「国鉄財政再建推進会議」でさえ、「札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、広島、福岡等を結ぶルートをバックボーンとし、これを地方中核都市と連結することによって、東京、大阪ならびに上記主要都市を中心とした一日行動圏の拡大をはかることが望ましい」とし、「時間距離短縮効果の著しい新幹線鉄道为国鉄財政を考慮して別途財源によって建設すべきである」と勧告した。これをうけて 1970 年 5 月「全国新幹線鉄道整備法」が成立、1971 年 11 月東北新幹線が国鉄によって、12 月には上越新幹線が鉄建公団によって着工された（1976 年度開業予定）。したがって第 1 回目の財政再建計画（1969 年—78 年）は法的裏付けを得ていたにもかかわらず、1972 年登場の田中内閣「日本列島改造論」「全国新幹線網構想」によって 1973 年で打ち切られ、設備投資計画は 10 兆 5 千億円へと 3 倍化した。1974 年から 1980 年の年平均設備投資額は 8 千 5 百億円、1981 年から 1984 年は約 1 兆円であり国鉄の負債を膨らませ続けたのである。オイルショックで計画の遅延や費用増大があったとはいえ、計画時の予算額と完成時の支出額を比較すれば次のようであった（岡山惇『東北・上越新幹線』中公新書、1985 年）。

建設費用	着工時	完成時
山陽新幹線大阪—岡山	1,700 億円 (1967 年)	2,200 億円 (1972 年)
同 岡山—博多	4,800 億円 (1970 年)	6,900 億円 (1975 年)
東北新幹線東京—盛岡	8,800 億円 (1971 年)	28,000 億円 (1982 年)
上越新幹線大宮—新潟	4,800 億円 (1971 年)	17,000 億円 (1982 年)
合 計	20,100 億円	54,100 億円

オイルショック後のスタグフレーションの時期に、景気回復を名目として建設国債による膨大な財政投資が行われ、日本を借金まみれの体質にしてしまったが、国鉄の過大な投資もこの時期以降に行われたのであり国鉄を負債まみれにしていった。

第3節 国鉄分割・民営化の時代的背景

(1) 1973 年秋のオイルショックまで、世界経済は比較的順調な発展を続けた。一方にはソ連を盟主とする「社会主義」圏があり、他方にはアメリカを中心とする資本主義諸国があり、両者は軍事的・社会的に対立して冷戦と言われた。第二次大戦の犠牲が余りにも大きなものだったので、両陣営は自制しつつ経済発展に努めていた。先進資本主義諸国はいわゆる福祉国家体制を是とし、アメリカ中心の世界的協調体制 (IMF/GATT) がそれを支えていた。

1970 年代におけるアメリカの指導力の衰退と 2 度のオイルショックを契機として世界経済は長期沈滞局面に入り、世界的協調の時代は終わった。経済競争はグローバル化し、日本、西ドイツが台頭するのと対照的に、アメリカ、イギリス、フランスの地位低下が目立ってきた。1979 年イギリス保守党のサッチャー首相は、それまでの公共を大切にする福祉国家、ケインズ主義的な妥協的な経済運営がイギリス経済をダメにしたのだと主張して、「資本主義再強化戦略」を打ち出した。それは経済と福祉の分野から国家の責任を大幅に後退させ、「規制を緩和し」資本の「営業の自由」を拡大することだった。国有企業を民営化し、完全雇用政策をやめ、財政支出を削減し、労働組合を弱らせ、福祉国家を縮小して、イギリス経済をかつてのように強くしようと目論んだのだった。経済的衰退を嘆いていたイギリス人はサッチャーに期待して 11 年間も彼女を支持したが成果は出ず、イギリス経済は一層衰退した。アメリカのレーガン、日本の中曽根は、思想的に「資本主義再強化」というサッチャーにつながるものである。中曽根は公然たる改憲論者で、戦前の国家主義への回帰を夢みて「社会主義」的運動をつぶそうとした岸信介や瀬島隆三の支援を受けていた。

(2) 1982 年 10 月に政権の座に着いた中曽根首相の下で「戦後政治の総決算」がうたわれ、新自由主義的な政治路線が敷かれていった。1973 年に 7.6 兆円発行された国債は、

1975年に15兆円、1980年に70兆円と急膨張し、財界は「増税なき財政再建」を求め始めた。長期的な「構造不況」打開のために財界の要請で出された赤字国債を、公共部門の赤字縮減と行政経費の削減で手当しようとしたのが「行財政改革」であった。とはいえ、長い立法過程を経て積み上げられてきた行財政の構造を整理するには、それ相応の政治的論議を経ることが必要である。前年鈴木内閣の行政管理庁長官に就任していた中曽根は、「臨時行政調査会」（第二臨調）を立ち上げ、それを存分に利用した。臨調は当時の財界の要望を政府が受けて、政治的優先性のあるものを強力に実現する手段となった。「臨調」（土光敏夫前経団連会長）そのものが、議会制民主主義の手続きを省略する道具として利用されたが、この内閣は他にも「審議会」や「調査会」など諮問機関を多く設置して自分のブレンである「学者」や「文化人」を招き入れ、世論操作を行った。臨調・第四部会「三公社五現業・特殊法人等のあり方検討」（加藤寛慶応大学教授）はその典型で、自ら内部情報をマスコミに流して「国鉄破産論」や「国鉄労使国賊論」など国鉄と国鉄労働組合を敵視する風潮を作り出し、それを煽った。瀬島は後にその戦略が成功したと語っている。

(3) 1982年初めからマスコミによる国鉄労働組合に対する攻撃キャンペーンが続くなかで、臨調は7月30日基本答申を出し、そのなかで「三公社とも現在の公社制度を廃止し、電電公社・専売公社の民営化、国鉄の分割・民営化」を明確に打ち出した。これを受けて政府は9月「行革大綱」を閣議決定し、国鉄問題では、①5年以内に新事業体を実現、②国鉄再建監理委員会設置法の制定、③国鉄再建関係閣僚会議の設置、同時に「分割民営化移行時まで新規採用禁止、安全以外の設備投資停止など緊急11項目」の実施を決め、これに伴って運輸省は「国鉄再建緊急対策本部」を、国鉄は「緊急対策実施推進本部」を設置した。これによって81年施行の「国鉄再建促進特別措置法」によるスクラップ型の「経営改善計画」は国鉄再建という基本的な性格を変えてしまい、「国鉄改革法」の制定に先立って事実上国鉄を解体し、分割・民営化を推進するための「合理化」の道具として利用されたのである。

第4節 臨調・国鉄再建監理委員会の答申と国鉄改革関連法

(1) 中曽根行革は臨調答申の後を追う形で実施されていった。1982年7月の基本答申を受けて1983年6月に国鉄再建監理委員会発足、3月に解散した臨調に替わって「改革」を見張る行革審（土光会長）発足、1984年2月専売公社の民営化決定、1985年1月電電公社の民営化決定、同年4月に日本たばこ産業株式会社と日本電信電話株式会社が発足した。そして1985年7月26日に、国鉄再建監理委員会が最終答申「国鉄改革に関する意見—鉄道の未来を拓くために」を発表した。この直前に中曽根による

国鉄総裁仁杉から杉浦への交代など推進体制が整えられ、ほぼこの答申どおりに国鉄の分割・民営は進められたのである。最終答申の概要は次の通りである。

- ① 国鉄改革の基本認識—「国鉄の赤字は 1964 年に赤字に転じて以来、年々悪化を深めている。1985 年度の赤字は 2 兆 3 千億円、借金残高も年度末に 23 兆 6 千億円に達する…… 国鉄破綻の原因は…… 現行の経営形態に内在する構造的なものである。」したがって国鉄を分割・民営化することが不可欠だ。
 - ② 効率的な経営形態の確立—「分割案は、旅客部門では…… 全国 6 域に分割する。」貨物は全国 1 事業体。国が設立する株式会社で国鉄の全額出資、逐次株式を処分し「早期に純民間会社に移行する」。「要員規模については私鉄並みの生産性を前提すると 1987 年度の適正要員規模は 16 万 8 千人程度…… 2 割程度を上乗せすると 20 万人程度、」貨物事業は 1 万 5 千人、「合計した新事業体の総要員数は 21 万 5 千人となる。」③ 国鉄事業再建に際して解決すべき諸問題—余剰人員は希望退職者募集などで減らしても 4 万 1 千人と見込まれるので、「この職員を「旧国鉄」の所属とし…… 3 年を限度に教育訓練、就職斡旋等を行う」。「処理すべき長期債務としては 1987 年度首において約 25 兆 4 千億円…… 加えて年金負担等で 4 兆 9 千億円、余剰人員対策として 9 千億円、それに国鉄の長期債務等と一括処理することが適当な上越新幹線・青函トンネル・本四連結橋などの鉄建公団・本四公団建設施設に資本費 5 兆 2 千億円があり、合計 37 兆 3 千億円となる。これら長期債務のうち新事業体が負担する額は 11 兆 4 千億円、「旧国鉄」で処理される額は 25 兆 9 千億円となる。…… 国鉄を清算法的組織である「旧国鉄に改組し、余剰人員対策、国鉄の債務整理等を行う」。
 - ④ 改革の推進体制及び移行時期等—「政府においては速やかに内閣総理大臣が主宰する「国鉄改革に関する関係閣僚会議」（仮称）を設置する…… 国鉄においても実行推進体制の一層の強化・整備を図り、政府と密接な連携をとりつつ、分割・民営化の円滑且つ確実な実施を期する。国鉄事業の分割・民営化は 1987 年 4 月 1 日に実施する。」
- (2) 政府はその月のうちに閣議で「最大限の尊重」を決定し、19 閣僚による「国鉄改革関係閣僚会議」を設置、運輸省は「国鉄改革推進本部」を、労働省は「国鉄余剰人員対策推進本部」を発足させた。10 月 11 日の閣議は「国鉄改革のための基本方針」を確認し、そのために必要な法案を次期国会に提出する方針を決めた。政府は翌 86 年 2 月から国鉄改革に関連する法案を国会に次々に提出、10 月 28 日関連 9 法案が衆院で可決、11 月 28 日参院通過・成立し 12 月 4 日に公布、即日施行となった。9 法案とは、① 日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和 61 年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律（希望退職とその予算を確保するもので、応募者は

3万人を超えた)。②日本国有鉄道改革法（最終答申を忠実に条文化したもので、肝は「改革法23条」）。③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（6つの鉄道会社と貨物会社の設立や株式の国鉄引き受け、3島会社に経営安定資金を与え運用益を経費に当てる）。④新幹線鉄道保有機構法（保有機構が東北・上越・東海・山陽の新幹線を一括保有し、本州3社に貸し付け、3社は貸付料を払うとされたが後に売却されて消滅した）⑤日本国有鉄道清算事業団法（国鉄の財産と長期負債を管理し、政府の援助を受けて処理するほか、臨時的に旧職員の再就職を斡旋する。国鉄は1987年4月1日に国鉄清算事業団となる）。⑥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（政府はすでに公的部門、民間企業などに「余剰人員」の就職斡旋をして1986年12月までに約6万人を解消したが、未就職者7,630人を1990年4月1日まで3年間を限り清算事業団職員として「再就職の斡旋に努めた」。北海道4242人、九州2,335人他であった）。⑦鉄道事業法（鉄道事業を、第一種＝鉄道による旅客・貨物の運送を行うもの、第二種＝自分の所有でない鉄道を利用して運送するもの、第三種＝鉄道線路を敷設して第一種事業者に譲渡したり第二種事業者を使用させるもの、に分類し敷設計画、譲渡価格、使用料、運賃を運輸大臣の認可制とし、運賃割引や列車運行計画などを届出制とした）。⑧日本国有鉄道改革法等施行法（全文170条、附則42条に及ぶ法律。関連していた法律の整備・改正を行うもので、例えば旅客鉄道会社が承継した特定地方交通線を2年間存続させ清算事業団が費用を補填するとか、整備新幹線計画を存続させるとか、鉄建公団法や新幹線整備法などを一部改正するなど）。⑨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（国鉄には地方税や固定資産税は原則非課税措置が定められて、別に市町村納付金制度が設けられていたが、新たな経営主体に対して特例的・経過的・暫定的措置を定めた）。

これらの諸法律によって国鉄の分割・民営化は合法的となり、現実のものとなっていく。国労は最終答申の出た直後に、名古屋で第48回定期全国大会を開き、再建監理委員会の分割・民営化に反対し闘う方針を決定した。1982年から反国労キャンペーンが激しくなり組合運動へ不当な介入が続くなかで、1986年7月1日から国鉄当局は全国一斉に1010カ所の「人材活用センター」を設置、組合分会の役員を中心に1万人以上を収容した。センターは1987年3月の閉鎖まで1440カ所に増え、約2万1千人余が収容された。国労は当局側の激しい不当労働行為を労働員会や裁判所に告発し、さらに闘いを国鉄内部から社会全体へと広げることとした。職場を守り雇用を守るためには公共交通を守り国鉄を縮小させないことが前提となることから、利用する国民多数の支持が必要だとして、総評の呼びかけていた5千万署名に全力を挙げることに

した。多くの路線が廃止され通学・通勤の手段がなくなったり、職員雇用が自治体の存続そのもとに重大な影響を与える地域を中心にして、沿線地域住民による分割・民営化反対の激しい闘いが繰り広げられたが、中曽根政府総がかりの国鉄つぶしは無情に進められていった。総評解散・連合結成を主導する民間労組が「行革」支持を打ち出すなかで、最後まで分割・民営化に反対し、修善寺大会を契機に組織分裂して少数派となる国労の闘いは、新会社設立後も続くことになる。

(3) 政府は③旅客・貨物鉄道株式会社法に基づき 1986 年 12 月 14 日、新会社の共通設立委員と各会社ごとの設立委員を指名し発表した。

<共通>委員長・斉藤英四郎(経団連会長)、委員・五島昇(日本商工会議所会頭)、日向方斎(関西経済連合会会長)、片桐典徳(日本民鉄会長)、杉浦喬也(国鉄総裁)、松沢卓二(国鉄監査委員会委員長)、亀井正夫(国鉄再建監理委員会委員長・臨調第三部会長・日経連副会長・住友電工社長)、住田正二(国鉄再建監理委員会委員)、関英夫(雇用促進事業団理事長)、瀬島龍三(臨調・行革推進審議会委員)、工藤敦夫(内閣法制局次長)、吉野良彦(大蔵事務次官)、永光洋一(運輸事務次官)、加藤孝(労働事務次官)、花岡圭三(自治事務次官)、鈴木俊一(全国知事会会長)

<北海道旅客>横道孝弘(北海道知事) 四ツ柳高茂(北海道経済連会長)

以下は北海道関連に限定する。新しい鉄道会社は次の通りである。

北海道旅客鉄道株式会社(創立総会 3月23日)

資本金	90 億円	役員	会長	東条猛猪(拓銀相談役)
営業キロ	2,542 キロ		社長	大森義弘(国鉄北海道総局長)
承継資産	2,932 億円	職員数	1万2,719人(欠員281人)	
安定基金	6,822 億円			

日本貨物鉄道株式会社(創立総会 3月23日)

資本金	190 億円	役員	会長	町田直(元運輸事務次官)
営業キロ	1万0,011キロ		社長	橋元雅司(国鉄副総裁)
承継資産	1,632 億円	職員数	1万2,009人(欠員491人)	
引継債務	944 億円			

日本国有鉄道清算事業団(特殊法人)

承継資産	土地 8810 ヘクタール(内 3340 ヘクタールが債務償還用)
引継債務	16兆7,795 億円

(分割・民営化した株式会社の全株を保有)

役員	理事長	杉浦喬也 (国鉄総裁)
職員数	事業団職員	2,500 人
	退職前提退職者	2,280 人
	再就職先内定者	1万1,250 人
	再就職先未定者	7,630 人

(4) 『アエラ』(1996年12月30日号)掲載のインタビュー記事の中で中曽根は、「結局あなたは大きな意味で日本の左翼をつぶした男ですよ？」という質問に対して、「そうですね。私の標榜する新保守・自由主義ってのは、そういうものです。日本だけじゃない。ソ連邦崩壊も、レーガンと私がウイリアムズバーグ・サミットで反共包囲網を作ったことから始まっていったんですから。社会主義、社会民主主義と戦ってきたんです、一貫して」と自慢している。そして中曽根「行政改革」の目玉とされた国鉄の分割民営化の狙いについて、「総評を崩壊させようと思ったからね。国労が崩壊すれば、総評も崩壊するということを明確に意識してやったわけです」と述べている。また『自省録』(新潮社、2004)の中で、「国鉄の分割民営化は、国労の崩壊、総評の衰退、社会党の退潮に拍車をかけて、55年体制を終末に導く大きな役割を果たした」と自慢している。

国鉄の財政再建を名目として行われた国鉄の分割・民営化であったが、実はその裏にはより大きな別の目的があったことがわかる。それは資本主義再強化に反対する政治勢力をつぶすことであった。もう一度中曽根の言葉を再確認していくと、社会党をつぶすために総評をつぶし、総評をつぶすために国労をつぶすことが、国鉄改革の目的であったということになる。この関連で中曽根は、労線問題に触れて次のように述べている、「国労の崩壊は、戦後の労働運動の一大転換点になりました。その背景には、75年のゼネストいわゆるスト権ストで敗れた後遺症があった……当時私は幹事長をしていて…三木さんを説得して202億円の損害賠償請求を行いました。これは国労にとって大きな負担となりました。……国鉄財政はもう退職者の年金さえも払えない状況でした。問題は総評と国労でしたが、改革に当たっては鉄労が健闘しました。鉄労は当時の民社党系の労組で、私はよく接触していました。そこに公明党系の全施労が加わって、動労も総評を脱退して、総評が崩れていったのです」(同上177ページ)。

国鉄再建監理委員会5人の委員の一員であった隅谷三喜男(東京女子大学学長)は、内部で交わされる議論を聞いて「国鉄問題は政治問題だとわかった」との感想をもらった。当時から多くの当事者や研究者が、国鉄分割・民営化が経営の再建というより政治問題、労働問題であることを解明していた。伊東光晴氏は1986年の「日本経済政策学会」の報告で「国鉄内の組合対策という政治問題であり……この本質が隠され

て、しかも先行し、国鉄経営問題が建前として前面に出たにすぎない」と指摘していた。中曽根が先の告白をする前、ある研究者はすでに次のように断じている。

「この問題の背後には労働運動の再編成、さらには政界再編成の問題があったのであり、総評・官公労の中心部隊としての国労、全電通を分断、国労を解体し、労使協調路線をとる連合を中心に労働運動を再編し、それをバネに総評に依拠する社会党の体制内への取り込み、すなわち政界再編成を進めようとする支配層の長期戦略があった。それゆえに国鉄の分割・民営化は“戦後政治の総決算”を目指す中曽根首相にとって“203 高地”として位置付けられた」。また次のようにも指摘している、「国鉄の分割・民営化は累積債務処理を前面に掲げて遂行されたが、その真の狙いは民営化によって国鉄の資産とりわけ国鉄用地を民間大資本に解放し、国際化、情報化に対応する国際金融情報センターとして都市再開発をすすめること」。(中村大和『民営化の政治経済学』(日本経済評論社、1996年))

さかんに宣伝された国鉄の巨大赤字ではあるが、それは前総裁の高木文雄が指摘していた通り、長期債務が生み出す毎年1兆円の利払いが主たる原因であったから、政治的に積み重ねられた長期債務の適切な処理さえやっておけば「財政破綻」は容易に回避することができたのである。分割・民営化直前にあってさえ国鉄財政は、約1兆円の利子と7千億円の「特定人件費」を除くならば、3兆5千億円台でほぼ収支均衡状態にあったのであり、この点は国会において野党質問に対し橋本龍太郎運輸大臣も認めざるをえなかった。25兆円の債務にしても、それが資産の範囲内であれば経営破綻状態にあるとはいえないのであり、この点は国鉄の資産の大きな部分を占める大都市部の鉄道用地の時価評価を巧みに避けて喧伝された。したがって当時から国鉄の分割・民営化は「偽装倒産」であって、一方では労働組合つぶしのための「余剰人員」の首切りであり、他方では財界が挙げて国有鉄道とその財産乗っ取りを狙ったものだとの反論が行われた。全国各地の分割・民営化に反対する「共闘会議」が、そのような隠された事実を暴露するパンフレットを作って活発な運動を展開した。