

争に対する処分の推移をみると、八三年七月からの一年間に二九二六八、八四年七月から八五年六月までの一年間に三〇四〇人であった。ところが、八五年四月以降実施したワツペン着用闘争のみの処分者は、戒告一七四人、訓告五万一一〇三人、嚴重注意七二〇五人の合計五万八八八二人もの多数にのぼったのである。八五年年度の処分者の合計は一五万八五六四人であり、スト権ストの時の処分者数に次ぐ大量処分がなされた。

## 五 過員センターの設置と作業の実態

### 過員センターでの作業実態

すでに第三節で述べたように、五九・二ダイヤ改正によって大量の過員がでた。貨物関係を中心に全国の職場で仕事がないまま「自習」をさせられている労働者、営業活動に活用される労働者、草むしり、ペンキ塗りなどの雑用に使われる労働者など本来の職務を奪われ、慣れない作業に就かされ、国鉄労働者としての誇りを傷つけられた。過員の状況は地域により、系統によって様々であり、いくつかの事例をあげるに止めざるを得ない。

郡山貨物ターミナルはかつて東洋一のヤードといわれた。仕事がないため所定作業以外に「環境整備」といわれる根っこほり、除草、焼却炉の穴掘り、床や廊下みかきなどに使われ、あるいは「資料整備」といわれるメモ用紙作りのための紙きり作業もある。このターミナルの過員は交渉の結果七〇人となった。過員は、仙台鉄道管理局内五カ所の要員センターに、営業開発グループを新設し、そこに郡山ターミナルの過員の一部を配属した。営業開発グループの仕事の内容は、渉外活動である。具体的には、チラシ、パンフレット類の配布、企画商品の取り次ぎと引き渡し、デパートなどでのPRコーナーでの取り次ぎと相談、各種調査資料の整備などが予定されていた。そのため、鉄道学園に特設営業開発科（セールズ分科）が設置され、四泊五日の教育が実施され、職場でも四日間わたって時間外に二、三時間の養成訓練が行われた。

長野鉄道管理局内の松本運転所では、研修関係の過員は九一人の定員のうち五五人である。過員は、定員とは別枠の機動グループにまともに入れられ、(他)他系統からの転入者教育、(用)技術力の高度化、(外)登用試験合格者の実習見習い、(内)雑作業などについているが、雑作業は当局側が一月分の作業量を確保できないため、大半の労働者が詰め所に入れられたまま仕事がない状態である。当局側の機動グループの労働者に対する態度は高圧的で、国労本部の調査を制止したり、その場でワツペン着用者の現認を行ったりした。乗務員の場合、定員一八五人にたいし現在員二五六人いる。「公平」に交番が回され、各種の要請なども行われているが、三カ月乗り組み四カ月予備の勤務となり、賃金上も減収となって生活不安が引き起こされている。状況であった。

### 過員活用の要求

国労は、過員問題解決のために六月一日に「輸送サービス・安全確保に関する緊急要求」を当局に申し入れた。この要求の三番目に、過員の有効活用のための具体的方策を以下のようにまとめている。

- ①「三、利用者へのサービスと安全確保を強化する体制を整備すること。①『みどりの窓口』の時間規制廃止、現在閉鎖中の窓口の復活、②縮小・時間閉鎖している全国主要駅の改札ラッチへの要員増配置、③案内用電話の増設、要員配置、駅案内コーナリの充実・新設、④無人駅への職員配置、⑤旅行センターの充実・強化、要員配置、⑥自動券売機での混雑などの解消策として閉鎖窓口の復元、要員配置、⑦十分なホーム要員の配置、⑧列車乗務員の乗り込み基準を改正し、基本乗り込み数を増やすとともに、線区の特長、繁忙期などを勘案して増し乗務、特別改札要員の配置」。

これに加えて、労働時間の短縮、年次有給休暇の完全消化や業務委託の拡大の中止、などの要求を掲げた。しかし、国鉄当局にとって人員削減こそが「国鉄再建」の最大の課題であるため、組合の要求は実現が困難であった。もちろん収入増につながる場合には、過員を積極的にそれに投入し、活用したことも、組合の要求は実現困難であった。こうした攻撃にもかかわらず、国労組合員は必死に闘った。八四年九月一日現在における国鉄内の労働組合の組織状況を掲げておくと、組合員有資格者、二九万二〇三一人中、国労が二〇万七七八四人(七二・二%)、動労が三万八二七三人(一三・三%)、鉄労が三万四千七六六一人(一一・九%)、全動労が二七九七一人(一〇・〇%)、全施労が二二一九人(〇・八%)、その他組合が二二二三人(〇・四%)、中立が五〇七九人(一・七%)であった。国労の組合員数は前年同期に比べると二万五〇〇〇人以上減少していたが、組織率に変化はなかった。国労組織に対する激しい攻撃にもかかわらず、この時期他の労組からの加入者が増えていた。

## 第五節 国鉄の独自再建案と 地方本部交通線廃止反対闘争

### 一 国鉄の経営改善計画の修正

先に述べたように、国鉄は、八一年五月に「経営改善計画」を策定し、三五万人体制を目標として、八五年度に幹線の収支均衡と一般営業損益の黒字化を達成しようとした。ところが、臨調行革の開始によって変更を余儀なくされた。臨調の基本答申に「一〇項目」にまとめられた。国鉄当局は、この閣議決定にしたが

い「経営改善計画」を前倒ししたり、見直すことで国鉄の減量化と労働慣行の否認、労働条件の切り下げ、労働者支配の確立を図ろうとした。「経営改善計画」はもともと既存の労使関係を前提に大量退職時代を与件に作成されていたが、第二臨調は国鉄の労使関係を破壊し、徹底した国鉄のスリム化から分割・民営化を展望していった。かくして、「計画」と「実情」がかけはなれ、「計画」を修正せざるを得なかった。八四年五月十七日に修正された「計画」が発表された。修正された「計画」の主な内容は次のとおりである。

- ①輸送量については、当初計画より旅客で一四一億人キロ、貨物で一七八億トンキロの縮小、②貨物輸送については、ヤード系輸送を廃止して拠点間直行輸送に全面転換する。③要員合理化については、八三年度以降の新規採用停止、これに伴い、八五年度の要員規模を当初計画の三五万人から三二万人に改定する。

この結果、八五年度の収支の変更は、①幹線については、当初計画より営業損益で悪化するが、資産売却等を含む営業外損益で利益が増えるため幹線収支では二〇〇億円の利益を見込む。②一般営業損益では、当初計画を下回る二〇〇億円の利益を見込む。③全体の収支では、地方交通線・地方バスから生ずる損失が大きくなり、当初計画より悪化する見込みである。

八六年度以降の経営構想として、①大都市圏や都市間輸送への重点化指向をより強化する、②私鉄並の生産性を目指して効率化を徹底する、③地域性を重視した体制とする、④事業の自由化を図る。

この「経営改善計画」修正の最大のポイントは、貨物のヤード輸送を全廃したことであった。この施策の実施により大量の余剰人員が生み出された。

国労は、「経営改善計画」に対し「国民の願う再建策は全くとりいれられず、国民と国鉄労働者に犠牲をより強要する内容であり、賛同できない」と批判した。「計画」の変更が監理委員会の緊急措置を実施したためということであれば、国鉄としての主体性がなく、さらに、計画内容も再建へ向ける積極的展望が全体を通じて欠けている」と批判した。

国鉄は、運輸省に変更計画案の承認申請をしていたが、五月十七日に承認された。承認にあたって監理委員会は、この計画案についての意見を求められており、十七日に運輸相に意見書を提出した。意見書のなかで監理委員会は、八三年の緊急提言に照らし合わせると、今回の変更計画案は「今後格段の努力が必要」との不満を示した。監理委員会は意見書の最後に「国鉄事業の再建は従来の施策の延長線上においてこれを現実することは極めて困難であり、経営形態の問題を含め抜本的な改革を行わなければならない」と強調した。

この監理委員会の意見書の内容は、運輸大臣から国鉄当局に伝えられた。全国一社制の維持を最大の目標においている国鉄首脳

陣にとつて、それを実現するシナリオを完成することがますます必要となつたのであつた。

## 二 国鉄の独自再建案

### 国鉄独自再建案の内容

国鉄再建監理委員会は第一節で述べたように、発足後間もなく第一次緊急提言を提出した。翌八四年八月一〇日に第二次提言をおこなつたが、ここで初めて監理委員会として、公式に国鉄の経営形態を分割・民営化する方向を明らかにし、以後具体案の作成にとりかかつた。だが、国鉄の分割・民営化に根強い反感をもつ国鉄首脳陣は、国鉄独自の再建案を作成することが分割・民営化阻止のために必要だと考え、作業を進めていった。国鉄当局は八五年一月一〇日「経営改革のための基本方策」を再建監理委員会に提出した。

再建案の要旨は次の通りである。

- 1、基本認識。これまでの再建計画は、公共企業体としての制約や、職場規律の乱れに示される危機意識の欠如から情勢に即応した改革ができなかつた。また、地方交通線の赤字や構造的欠損による国鉄財政の悪化の解決もできなかつた。今後も輸送需要の拡大は期待できず、経営破綻は必至である。従来からの反省に立つて自助努力に努め、これまでの枠組みにとらわれない経営健全化のための計画を策定し、その完遂にむけて総力を結集することは、国鉄経営者の重大な責務だ。
- 2、現行経営改善計画と残された課題。(略)
- 3、新計画。

九〇年度を目標年度とし、総合的な収支均衡の達成と、その定着を目指す。①営業施策として、鉄道特性の發揮できる分野に重点を置き、貨物および自動車はさらに経営改善に努める。②関連事業には直営事業も導入し、余剰人員の活用と収入の増大を図る。③運転・保守部門の効率化施策として、乗務員運用の効率化や諸業務の効率化とそのための方策として、職制の融合、職務の多能化、職種の多能化などを推進し、経費の縮減を行う。④要員規模は大幅な縮減を進め、九〇年度に一八万八〇〇〇人体制とする。⑤⑥(略)

- 4、構造的な問題についての取り組み。
- ①余剰人員対策では、余剰人員の規模が大きく、自助努力のみでは困難であり、政府による支援を要する。②地方交通線は、特定地方交通線以外の存続地方交通線について二〇線区は直営とするが、残る七〇線区は株式会社とする。直営線区の赤字は内部補助とせず、国の助成を求めめる。③(略)④過去債務については、八六年度末に国鉄が負担する債務以外の約一五兆六〇〇〇億円は政府により処理されるよう求める。
- 5、新しい経営形態。

①経営形態については、流動する社会経済の動きに即応し、意欲的な経営が行えるよう民営化する。②民営化の具体的なあり方として、徹底した分権化を前提に全国一体の株式会社とする。北海道と四国は国の政策判断により特別に運営基盤が確立されるならば別会社もありうる。労働基本権については当面現行どおり。③新会社の運営方式は、分権管理を徹底する。6、7、8、(略)。

この独自再構築は、修正「経営改善計画」を大きく超える人員削減を打ち出し、民営化するが全国一社制を維持するという点では、監理委員会の分割・民営化路線と異なつた。

国鉄の独自再建案に対し、監理委員会は①助成金を前提にした民営化は民営化とはいえない、②分権化の内容が不鮮明で、賃金など地域に応じたコストの設定ができない、③スト権が現行通りという以上、仲裁裁定制度は変わらず、公営企業のままということではないか、④赤字地方交通線の一律切り捨ては知恵がないとして「内容のない再建案だ。国鉄は民営化する意味を根本的に理解していない」と強く批判した。運輸省も「民営化を選択した点は一応評価できる」としながらも全国一体の企業体としたことなど「問題点の多い再建案だ」と強く批判した。

運輸省も「民営化を選択した点は一応評価できる」としながらも、全国一社の企業体としたことなど「問題点の多い再構築案だ」と批判した。国労は国鉄独自再建案の発表の前日、一月九日に総裁交渉を行い、監理委員会への提出中止を求めたが、当局は翌日に提出した。総裁交渉においては監理委員会の仕事だと言つて、われわれの質問をはぐらかしていきながら、ここへきて民営化に踏み込んだ。これは重大な背信行為であり、容認できない。監理委員会への提出は中止せよと、追及した。これに対して総裁はじめ当局側は、まともな答えを、「基本方策」は「実務を取り扱う当事者の責任で策定されたものだ」と述べ、「基本方策」の説明を繰り返すのみで、ものわかれに終わった。

国鉄の「基本方策」は、各界・各層から痛烈な批判にさらされてきたが、国鉄内部では「分割抜き民営化」に向けて具体的な体制づくりが始められた。一月一六日の記者会見において、縄田国鉄副総裁は「八六年度末に法案が成立すると仮定して、八七年七月の分割・民営化は実務家として不可能に近いと思う」と述べ、この前提に基づき部内に民営化に向けての法改正の準備を進めるよう指示したことを明らかにした。そして、二月には総裁直属の非公式組織として「経営改革推進チーム」を発足させ、民営化のための準備作業に入った。

### 当局の独自再構築提案への国労の態度

国労は一月一〇日、総評、全交運、動労との連名で次のような

「国鉄当局の『基本方策』に対するわれわれの態度」を発表した。

①「基本方策」は国鉄危機をもたらした原因として公共企業体なるがゆえの制約や各種交通機関の発達など、法的制約、外的要因にそのすべてを転嫁し、経営当事者としての国鉄当局の経営責任について明確にしない。経営陣がまずなすべきことは、現に国鉄で働いている労働者の雇用と生活について責任ある態度を示すことである。

②「基本方策」は一見国鉄の「分割」を否定しながら、七〇社にのぼる子会社を設立することを前提にしており、国鉄の「分割」につながる方向を明確にしている。

③「営業収入」については、九〇年に四兆円の営業収入を予定しているが、これは毎年大幅な運賃値上げを前提とするもので、利用者・国民の負担をさらに増大させるものである。

④九〇年度六万七〇〇〇人の余剰人員の対策を政府に委ねていくが、国鉄労働者の雇用と生活の確保こそ国鉄経営者がなすべき最大の責任である。

⑤長期債務に関連して、国鉄の責任として九兆六〇〇〇億円をあげているが、長期債務発生の原因を明らかにし、その責任を追及すべきである。

⑥地方交通線については、別会社化、第三セクター化を進めるとしていながら、これは地方自治体、地域住民の要求を無視し、公共交通としての国鉄を維持・発展させるという今日の課題と要請に逆行するものである。また、「基本方策」は毎年一兆九〇〇〇億円の政府助成を受けているが、この額の政府助成が得られるならば、地域住民を犠牲にし、地域経済に多大な影響を与える地方交通線の廃止や子会社化を図らなくても、現行の国鉄として運営できるものである。

国鉄の発表した「基本方策」は、社会、共産両党からも「場当たり的で無責任な方策」「国鉄解体のための前提づくりだ」と批判され、マスコミからも「分権管理の身がな」「及び腰にすぎ、責任回避、他者依存という従来の体質を抜け出していない」との冷評を受けた。

### 分割・民営化に反対する取り組み

国労は、国鉄の分割・民営化の動きが本格化するなかで、これに反対し公共交通を維持・発展させることを基本にした政策を策定することを、八五年一月の幹部労働学校で意思統一した。総評は二月七、八日の二日間、第七二回臨時大会を開き、春闘方針とともに「総評の国鉄再建案を三月にまとめ、運動の目標を設定する」とし、国鉄労働者を支援する提案がなされた。そして、「国鉄の分割・民営化、地方線廃止に反対する決議」を採択した。

また、二月五日に北海道、四国、九州の三島の代表が東京で「国鉄分割・民営化と地方交通線廃止反対」九州・四国・北海道統一東京集会を開いた。翌六日には運輸省、開発庁、総理府、監理

委員会との交渉、地元選出議員への要請行動を展開した。二月二十六日には、国鉄分割・民営化、地方交通線廃止に反対し、国民の足を守ろう、義務教育の地方転嫁・学校給食の民営化・私学助成の削減反対、四〇人学級を早期に実現しよう、生活関連補助金の補助率の削減、地方行革に反対し、地方行政を確立しよう、スロージョウを掲げ、国鉄、教育、地方行政を確立しよう、をメインに、八五国民春闘勝利、臨調行革反対集会が東京都体育館で開かれた。この集会は、各地方から積み上げてきたキャラバン宣伝などの臨調行革反対行動の集約点として、全国各地から、公労協、公務員共闘、民間の各単産から約八〇〇〇人が参加して開催された。

三月一八日、ITTF（国際運輸労連）は東京において「日本の鉄道労働者を支援する連帯会議」を開いた。会議は、「公共の全国交通システムの破壊政策に各国の労働者が直面しており、日本の攻撃がもつともさし迫ったものになっている」との共通認識のもとで開かれた。ITTF内陸運輸部長のブラザース氏は「この会議の目的は国鉄解体などの政策をとっている日本政府に、これを改めるよう申し入れるとともに、自らの暮らしと鉄道産業を破壊から守る決意を警告するため」とあいさつした。会議では、「分割・民営化反対決議」「損害賠償に関する決議」「人権を即時完全実施するよう求める決議」「鉄道交通の発展に関する決議」などを採択した。そして、ITTF会長をはじめ外国代表は、一八日に労働大臣、運輸大臣、国鉄総裁と会談し、申し入れを行った。

### 三 地方交通線の廃止計画と廃止反対闘争 特定地方交通線の廃止

全国各地の地方交通線が国鉄経営から分離されていった時期は、第二臨調が発足し、国鉄改革の方向を定めていった時と重なっていた。第二臨調の基本答申の国鉄改革の方向は、国鉄が経営するのは鉄道特性の發揮できる分野に特化すべきだということであるから、地方交通線の廃止は促進する方針であった。さらに、国鉄再建監視委員会の第一次緊急提言（八三年八月二日）および第二次緊急提言（八四年八月一日）のいずれも、地方交通線を国鉄経営から分離し、バス転換、第三セクター転換、私鉄への譲渡の早期実施を強調していた。国鉄の「経営改善計画の変更」についての監視委員会の意見も、予定どおりの地方交通線対策の実行を求めている。

こうしたなかで、特定地方交通線の廃止反対運動もあつて、地元との協議は最初の一年、二年はバス転換等がすすまなかったが、八四年、八五年になって急速に協議が整い、バス転換または第三セクター転換等が決定していった。八五年七月末現在で転換を完了した線は三〇線五三〇・五キロであり、転換の方向づけを決定した線は七線一三七線キロとなった。

ところが、八五年一月一日に国鉄独自再建案として「経営改革のための基本方針」が発表されたが、そこでの地方交通線対策

として次のような新方針を打ち出したのである。すなわち、今後八六年度末までに「すべての特定地方交通線の転換をめざして取り組むとともに特定地方交通線以外の存続地方交通線について、より効率化を図るため八九年度末までに、個別に国鉄全額出資による株式会社を設立し、それぞれの経営理念のもと地域の実情に適合した運営を行うこととする。その際、線区の性格、輸送実績等を考慮して二〇線区は当面直営とし、残る七〇線区を株式会社とする」とした。この案を批判した監視委員会は、赤字地方交通線の一律切り捨ては知恵がない、と述べた。この見解はそれまでの監視委員会の提言内容とは異なり、何らかの形で地方交通線を国鉄に残すことを示唆していた。

第二次特定地方交通線の廃止は八二年一月に運輸大臣へ承認申請を行ったが、第二次特定地方交通線の関いについて、国労は八三年度の運動方針で次のように決定した。

- ① 第二次廃止予定線の関いは、第一次予定線での関いの教を基礎にし、第一次と第二次の結合した関いを組織する。
- ② 知事の意見書は第一次の場合軽視されたので、これを出さないよう全力をあげる。
- ③ 協議会設置を徹底的に返上させるよう自治体に要請する。
- ④ 地方線廃止反対の関いは、臨調答申にその基本があることを確認し、組織活動、教宣活動を強化する。
- ⑤ 第二次廃止予定宣言の関い自治体の反対意見書のとりつけを「分割・民営化」「反対の意見書とセットにして進める」とともに、随時対話集会、セミナーなどの開催を積極的に進める。
- ⑥ 総評が提起している一万人対話集会との結合をはかる。
- ⑦ 国会請願、抗議行動など関いの節々で中央行動を展開する。

国労は八四年四月三日、「国民のための国鉄を再建する全国交流集会」を開いており、集会では運賃値上げ反対、地方交通線廃止反対、国鉄第一次・民営化反対を掲げていた。集会には、特定地方交通線の第一次、第二次廃止対象線区に關つている代表を中心に二〇〇人が参加した。交流会では、廃止線区に選定されて以来の関いの経緯が報告された。

本原線の代表は、「乗車運動で地方協議会は三度目の協議中断に入っている。しかし当局は、第三セクター・バス転換への計画を進めており、楽観できない。幅広く参加で問題の本質をストレートに言えないこともあり、社・共など政党的独自宣伝が必要だ」と問題提起した。倉吉線の代表は、「乗車運動のできない線区もある。守る会会長が市長を置くなど自治体との連携が重要だ。白糠線など既成事実が作られると、あらかじめ出てくる。二次線を遅らせるためにも一次線はがんばるべきだ」と強調した。あるいは、「地域の教育路線と位置付け運動を強化したい」と決意を述べる代表もいた。このほか、「バス転換を決められたが、これまでの運動は住民中心の訴えだったため国鉄・政府の本質を暴露しきれなかった」（高砂線）との反省も出された。

すでに述べたように、国鉄当局は八二年一月に「第二次特定地方交通線」の廃止申請を運輸省に提出した。運輸省は関係一七道県知事に意見書の提出を求めた。各道県は第一次の時に無視された経緯があるため、意見書の提出に反対の姿勢を堅持していた。しかし、政治的圧力によって五月十七日の福岡県を最後に、全関係知事が意見書を提出するに至った。運輸省は意見書にもつき現地調査と自治体等からのヒヤリングを六月上旬に終え、二日に承認保留の六線区（岩泉線、名松線、天北線、名寄線、池北線、標津線）を除き、廃止を承認した。

また、第一次特定地方交通線のうち輸送密度が二〇〇〇人を越えていた本原線、若桜線、信濃線の三線六〇・九キロは協議を中断していたが、八六年七月末現在、この三線と角館線以外の第一次特定地方交通線はすべてバス、第三セクター、地方鉄道への転換が完了した（角館線は八六年一月一日に第三セクターに転換した）。

国労の八四年度運動方針には真岡線などで実施された「費用・便益計算」の調査結果をもとに、廃止基準の見直し要求を進めるという新しい方針が盛り込まれていた。しかし、この時期は国労に対する攻撃が激しさを増し、地域での取り組みに十分な力を發揮できなかったことも確かである。第二次特定地方交通線の協議会開催について、頑強に開催反対を貫いてきた北海道も協議会発足を余儀なくされた線区が幾つか出た。

八五年度の国労の運動方針は、国労の地域闘争の問題点として、次のような指摘をしていた。

「地域との共闘と国労の職場の関いが正しく結合されていない面がある。地域共闘依存型か企業内、だけの運動型か、いずれかに偏向し、地域共闘の仲間から、国労は何をするのか、何をしてくれるのか」という疑問も出されている。地域住民や利用者や国鉄労働者の要求の統一についての取り組みが不十分なことから、合理化反対闘争と国鉄の民主的再建闘争がかた結びあつてすすめられない。そこには、企業主義が根強く残っている」。

国鉄は、第三次特定地方交通線廃止については、二二線三三八・九キロを選定し、八六年四月七日運輸大臣に承認申請を行った。

### 四 線区別運賃制の導入と運賃値上げ反対闘争 線区別運賃制の導入計画

一九八四年には、兼ねてから計画されていた線区別運賃制の導入が具体化し、大きな問題となった。八一年から実施された「経営改善計画」において線区別運賃導入が次のように計画されていた。

「（運賃・料金の適正化）線区別・地域別に、他運輸機関との関

係、収支状況等を勘案し、当面、次により運賃・料金の適正化を図る。

### ア、都市間運賃・料金(略)。

イ、大都市圏運賃 大手私鉄等の運賃水準を考慮し、必要な区間において、特別割引運賃、往復割引きつ及び割引回数券を設定する。

ウ、地方交通線運賃 バス等の運賃水準を勘案しつつ、特別運賃を設定し、収支の改善を図る。

また、第二臨調の「基本答申」(八二年七月)においても「運賃については、当該地域における私鉄運賃、線区別原価等をも十分に配慮して定める」と述べられていた。両者とも、一つは異種交通機関との運賃調整、もう一つは線区別運賃制の導入を謳っていた。さらに、再建監理委員会の「第一次緊急提言」でも同様の考えに基づいて格差運賃の導入を提言していた。線区別・地域別運賃制の導入は、七九年二月の「閣議了解」において認められており、この時の国鉄再建計画の重要な特徴の一つであった。明治以来国鉄は全国一律運賃制を堅持してきたが、それを放棄し全面的な内部補助方式を止めたことになる。

八四年二月に国鉄当局は、運輸大臣に対し地方交通線の割増賃率を含む運賃値上げ申請を行った。この値上げ申請については、国労は第一四〇回中央委員会の方針で、「現在、進められている国鉄運賃政策は赤字を値上げによって部分的に補填しようとするものであり、場当たり的なものである。運賃決定の原理が競争を前提とする市場価格でもなく、徹底した原価主義でもなく、国民生活に基礎を置いた体系でもない」と批判した。そのうえで運賃値上げと格差運賃制度導入に反対する具体的な取り組みを決めた。

国労は二月一四日付けで運賃値上げの解明要求を出し、一六日に団体交渉を開いた。国鉄当局はこの席上でおよそ次のように回答した。

- ① 他の公共企業と異なり国鉄は厳しい競争にさらされており、競争力も失われつつある。政府、監理委からも一律運賃の是正を言われており、格差運賃については国民的合意が得られていないと考える。
- ② 私鉄・バス運賃が国鉄運賃により抑制されているとは考えない。
- ③ 割増運賃で五〇億円の増収を見込んでおり、それなりの収支改善ははかれる。
- ④ 八四年度は極力経費節減に努め、収入確保についても様々な努力をすることで予算をつかった。政府助成もあるが、それで賄えない部分を運賃改訂でカバーしたい。運賃改訂で借入金を抑えられる。
- ⑤ 今回の改訂が法に違反しているとは考えていない。国鉄再建特別措置法は地方交通線の収入確保に「特に配慮を」と定めてある。

⑥ 今回の改訂は三本だとなるが、抑制措置については監理委の提言もあり、私鉄との競争など総合的に勘案して決めたものだ。運賃の個々具体的な矛盾はやむを得ない。

また、運賃値上げは運輸審議会に諮問され、運輸審議会が三月一五、一六日に開いた公聴会では、格差運賃が主要な争点となった。消費者代表の一人は、「地域別運賃制の導入は、公共料金の大原則である『公平の原則』を否定する。ローカル線を値上げしても増収分は五〇億円にすぎず、ローカル線の収支の改善をはかるどころか、むしろ客離れを招き収支が悪化する」との反対意見を述べた。

### 運賃値上げ反対闘争

八四国民春闘の取り組みと同時に、運賃値上げ反対の運動が展開された。国労は三月八日、指令八号を発して、運賃値上げ反対の具体的な取り組みの指示を出した。この指令にもとづき全国各地で運動が展開され、署名は短期間に一〇〇万人を超え、また二七七の地方議会と地方交通線禁止に反対する中央集会所が開かれた。集連賃上げ各地の代表など二〇〇〇人が参加し、総理府、運輸省、自治省、国鉄当局と交渉した。

国鉄運賃値上げについて運輸審議会は、四月一〇日、地方交通線の一部区間の定期運賃の値上げ率を三〇％に抑えようという修正を行ったものの、ほぼ国鉄の申請とほぼ同等の値上げ率を提出した。この答申を受け運輸大臣は四月一三日に運賃・料金の値上げを許可し、申請を認め、二〇日から実施された。その内容は、東京・大阪の国電一般幹線(新幹線を含む)、ローカル線の三ダグループに分け、旅客運賃の値上げ幅に格差をつけるというものである。山手線、大阪環状線などは据え置き、総平均値上げ率は七・八％、運賃と料金の平均値上げ率は新幹線八・三％、幹線九・二％、地方交通線一五・一％の値上げとなった。旅客は、平均八・二％、運賃のみは八・八％の値上げであった。

運輸審議会の答申が提出された日、国労は全交通とともに抗議声明を出し、そのなかで格差運賃の問題点を「国鉄の運賃率決定の基礎について運賃法三条は、駅間距離(実測キロ)としている。地方交通線に対して一・一を乗ずることは、どこからみても擬制キロの疑いが残る。この点について根拠が不明確であり、確たる論証がされていない」と指摘した。たしかにこの方式で運賃を計算すると、幹線と地方交通線のまたがり乗車の場合、五〇％にも達する値上げ率となるケースも出てくるのであった。

国労は八四年度のなかでこの間の運賃値上げ反対運動の問題点を次のように指摘した。

「①署名活動をはじめ具体的な取り組みが大幅におくれた。②今回の運賃値上げ反対闘争の重要性について全組合員の意思統一と

決起をかねたれなかつた指導上の不十分さもあり、五九・二タイプ改正後の過員問題などをかかえて職場を基礎とした運動の高揚を十分にかちとることができなかった。③運賃値上げの内容が『東京・大阪』『幹線』『地方交通線』の格差運賃となるなかで、その内容の不当性と矛盾を十分にバクロすることができず、とくに都市部での反対運動を強めることができなかった。この結果にみられるように、すべての闘いにおける職場・地域ごとのアンバランスは依然として克服されていない。④今回の運賃値上げ反対闘争の重要性にもかかわらず、ナショナルセンター規模での大衆行動に取り組みることができなかった。」

### 第六節 国労の国鉄再建提言

#### 一 国労の国鉄再建提言

##### 国鉄研究会の国鉄再建「提言」

国労は一九八三(昭和五八)年一月に「国鉄研究会」(座長：島梨昌信州大学教授)を書記長の諮問機関として設置した。この研究会の目的と運営方法は、国労との申し合わせ事項では次のように位置づけられた。

「①この研究会は、国労の要請により、国鉄経営改革に関する『提言』を行うため、各分野の専門研究者を集集して組織する。②研究会の『提言』は、各層の支持を得ることのできる実行可能な内容のものとなるような方法を採用する。そのために、国鉄労使のみならず、国鉄関係諸団体や行政機関などから幅広く事情聴取を行い、あわせて関係資料等を収集する。③これらの事情聴取と収集した資料にもとづいて、研究会側の責任において『提言』をまとめる。④『提言』をどのように受けとめ、取り扱うかはあくまで、国鉄労働組合の主体的判断と責任にもとづいて取捨選択を委ねる。」

国鉄研究会は、八四年一〇月五日に「国鉄の経営再建に関する提言」を国労に提出した。「提言」は、大きくは『総論』と『提言』に分かれ、『総論』は国鉄経営再建の対策を二構想するに当たって用いた分析の理論的フレームと視角を述べ、『提言』は国鉄経営再建試案と題されていた。最も重要な経営形態については提言のなかで次のように述べられている。

「鉄道事業は、『自然独占』的性格が強い、また現在なお競争上強い地位を保持している事業分野や路線があることを考慮するならば、民営の一般企業形態は選択肢に入らない。また、鉄道事業は、純粋な『公共財』といえないから、租税を財源として一般会計と直結する政府直営形態も選択肢に入らない。経営形態としては『仮に『公社』という名称を継承したとして、新会社として再発足することが必要であるが、それよりも『公団』か『特殊株式会社』のいずれかに改称して、公社の更正による再建をはかる方が現