

「自民党をぶっ壊す」

「公社民営化と年金改革を達成」

北朝鮮の拉致被害者返還に貢献

〈第87・88・89代内閣総理大臣 小泉純一郎氏〉

小泉純一郎氏は2001（平成13）

年3月に退陣を表明した森喜朗首相の跡を継ぎ、4月に行われた自由民主党党大会において総裁となり内閣総理大臣に就任しました。小泉政権が掲げた

基本的な方向性のキーワードは「聖域なき構造改革」であり、「官から民へ」と「中央から地方へ」という2本の柱を基盤に、「自民党をぶっ壊す」という強烈なスローガンで人気を集め、小



第87代首相に選出

泉首相をあしらったいわゆる「小泉グッズ」を扱う自民党本部のグッズ販売コーナーには購入しようとする人の行列ができたほどでした。

そもその自民党の構造改革というのは1980年半ばにスタートしました。1985年4月には日本電信電話公社と日本専売公社が民営化されNTTとJTになったのはご存知の通りです。さらに1987年には日本国有鉄道が民営化されJR6社と関連企業となり、1995年5月には行政改革会議の下に規制改革会議が設置され構造改革は加速しました。

小泉氏はこの構造改革を引き継ぎ、さらに「自民党をぶっ壊す」という勢

本誌主幹 大中吉一

いで強力なインパクトをもつてより強力に推進することになりました。これが「聖域なき構造改革」であり、その大きな目標となり中心となったのが「郵政民営化」と「道路関係四公団民営化」だったのです。

外交力の高さが拉致被害者の帰国を実現

小泉氏は首相として構造改革に取り組んだだけでなく、外交にも大きな功績を残しました。その起点となったのが就任後わずか2カ月の6月30日に渡米し、ワシントンDC郊外にある大統領別荘「キャンプ・デービッド」に当

時のブッシュ大統領を訪ねたことでした。この日米首脳会談によって太平洋を挟んだ同盟国のリーダー同士の揺るぎない個人的信頼関係を構築することに成功し、戦後最も強固な日米関係を築いたと評価されました。

ところが、ご承知のようにその僅か2カ月後の9月11日に米国で同時多発テロが発生します。小泉氏は間髪を容れず「極めて卑劣かつ言語道断の暴挙であり、このようなテロリズムは決して許されるものではなく、強い憤りを覚える」という声明を出し、同盟国である日本としての立場と対応を模索することとなりました。テロ発生翌日の12日には首相官邸で安全保障会議がおこなわれ、在米邦人の保護など6項目の対処方針が決定され、19日には小泉首相はワシントンに飛び、その内容をブッシュ大統領に伝えていきます。

テロ発生後10日間に以内に、ここまでの内容をまとめあげるスピードと実行力そして行動力には当時驚かされたのを覚えています。

この小泉氏の行動力がいかんなく発揮されたのが、2002（平成14）年9月17日の小泉首相の北朝鮮訪問でした。国交を持たない相手国に日本の

首相が出向くという例は、1956

(昭和31)年の鳩山一郎首相によるソビエト連邦訪問、さらに1972(昭和47)年の田中角栄首相による中国

訪問に続く3回目でしたが、それまでの2回の訪問がいわゆる国交正常化交渉の総仕上げであったのに対し、小泉氏の訪朝は北朝鮮による日本人の拉致問題の真相究明と、その国家的犯罪に

対して北朝鮮に謝罪を求めるという、まったく内容の異なる厳しい使命を帯びてのものでした。

平壤の空港に到着した小泉首相と金正日朝鮮労働党総書記の会談で明らかになったのは、拉致事件が事実であり、日本政府が認定していた8件11人の被害者のうち2件4人は生存しており、5件6人が亡くなられたことなどでしたが、これに対し生存者と家族の早急な帰国と、死亡したとされる拉致被害者の調査継続を求めました。結果的に金総書記は国家的犯罪であったことを認め謝罪。翌月15日には拉致被害者5人の帰国が実現しました。

未だに帰国の叶わぬ拉致被害者がいて、真相の解明の進まぬ一面もありますが、小泉氏の外交における行動力と決断力、そしてその交渉力の高さは大

きな成果を上げたと思います。

いよいよ構造改革へ

小泉氏は内政に於いても大きな成果を残しています。

内閣府に2001(平成13)年1月に設置された経済財政諮問会議を活用し、小泉氏は経済財政運営の指針を示す「骨太の方針」を打ち出しています。これは官邸主導の予算編成であり、大規模な構造改革を推進する基本となるもので、12月19日には特殊法人等整理合理化計画が閣議決定され、NHKを除く全ての特殊法人の形態が大きく変わることとなりました。

こうした中で、2002(平成14)年9月30日には「構造改革の路線を確固たる軌道に乗せる」として、内閣改造を実施。党三役や主要閣僚が留任する中、注目された金融担当相は竹中

財政政策担当相が兼任することとなりました。竹中氏は小泉首相との二人三脚で金融機関の不良債権処理に全力を注ぎ、金融面からの構造改革を進めていきました。「民間でできることは民間に」と訴える小泉首相にとって、構造改革の大きな課題は特殊法人の改革でした。中でも道路関係4公団の民営

化は、特殊法人改革の大きな部分を占める物であったことは間違いありません。まず6月21日に、今後の高速道路建設の方向性や道路関係4公団の民営化の内容について検討するために民間有識者7人で構成された「道路関係4公団民営化推進委員会」が発足していましたがなかなか合意に至らず、徒に時間はかりが経過していました。

そこで小泉氏は12月6日、多数決による決定で最終報告書を了承。これをベースに国土交通省と与党との間で民営化に向けた法案の策定作業が進められることになりました。最終的には2004(平成16)年6月2日に民営化関連4法案が成立し、翌2005(平成17)年10月から道路関係4公団は、6高速道路会社民営化されることとなりました。

いよいよ郵政民営化

高速道路の民営化を達成した小泉氏は次にいよいよ郵政の民営化に乗り出します。赤字続きとなっていた日本の各事業を民間企業として独立させることで、より効率的な経営とサービスの向上を目指すもので、いったん翌

2005(平成17)年に衆議院で可決されましたが、当時の衆院はいわゆる「ねじれ」状態であったために参議院で否決となりました。この事態を受けて、小泉氏は衆議院を解散。国民に審判を仰ぐ総選挙(郵政解散)を実施したのです。その結果、与党は衆議院の3分の2以上の議席を獲得し、郵政民営化法案は再議決・成立しました。

この郵政解散については、改革への国民の信を問うための正当な手段だとする主張があり、片や参議院での否決後に衆議院を解散するのはおかしいという声もあり、様々な意見が飛び交いましたが、小泉氏が外交に於いて見せた決断力やスピード感、指導力ならではの結論だと思っています。

2007(平成19)年、日本郵政公社は解散。日本郵政株式会社と、日本郵便、郵便事業、郵便貯金、簡易保険の4つの事業会社に分社化されました。少なくとも小泉純一郎総理の指導力と実行力がよく表れた史実だと思います。

次号では、もうひとつの構造改革、年金改革についてお話ししたいと思います。

71 ●月刊公論 2026.1