

日本国有鉄道からJRへ

正員 鈴木 恒 夫

1. 第2次臨調と再建監理委員会の答申をめぐる情勢

何回かの国鉄再建計画の後、第2次臨時行政（56.3.16 発足）は、57.7.30 日本国有鉄道の分割民営化の提言答申を行った。

この答申をうけて58.6.10 国鉄再建監理委員会が設けられた（国鉄側の担当窓口は経営計画室）約1年間の審議の後、59.8.10 再建監理委員会は、第2次臨調第2次緊急提言において国鉄の分割・民営化の方針を示した。

55年より国鉄は当時の職員41.4万人より35万人体制をめざす経営改善計画に着手し、55年より職員採用数を約2/3に減じ、昭和57年より新規採用を停止した。

貨物の輸送減少、到達時間の短縮化のために在来の操車場での編成仕分け編成を減じ直行便方式をふやす方向がとられた。

57.9.18 には国鉄再建のための緊急対策の閣議決定が行われた。

59.2.1には、操車場の全廃貨物取扱駅の縮小（467駅）拠点間輸送体制への転換が行われ、貨車2万輛、機関車600輛の廃止が行われた。

61.9.30 には鉄道郵便輸送も廃止された。

60.3.20 には地方鉄道管理局（内総局1）において総務部、経理部の併合（総務部）営業部、運転部の併合（運輸部）施設部、電気部の併合（工務部）により四国、旭川、大分、熊本、鹿児島各局で6部から3部へ、釧路、福知山の各局で5部から3部、長野局では6部から4部へ、青函局では7部から4部へ、61部から53部へ減じ計35を減じた。

60.1.20 国鉄は「経営改革のための基本方針」を発表した。

主たる内容は62.4.1全国一体の特殊会社移行、幹線と特定地方交通線の別建運営18.8万人体制をめざした。

60.1.20 経営推進室の発足を予定し、経営改革推進プロジェクトチームの発足をはかったが、3月20日機構発令に至らなかった。

60.3.20 には本社機構の縮小を行い、1局2部を減じた新幹線建設の廃止、環境保全船舶管理の各部を室とした。車輛設計事務所の廃止（車輛設計課）工作局を車輛局と改稱した。

60.4.1にのみ行われた大卒の採用では人員配分に地域割が考慮された。

札幌門司鉄道管理局、大阪、仙台、名古屋の駐在理事室の廃止、札幌、盛岡、岐阜、下関、信濃川の工事局を工事事務所へ、仙台、門司の電気工事局を工事事務所へ縮小した。

工事局から工事事務所への縮小では例えば岐阜では、次長13課1室から3次長8課1室へと機構を縮小している。岡山工事事務所は岡山工事センターへ縮小した。

各地の工場は車輛所への縮小廃止が行われ、在来28工場から61年度には12工場へ減じた。

この間に人員数は56年度 401,362、57年度 386,647、58年度 358,045へと推移した。

60.6.1には剰余人員対策本部を設置した。

2. 再建監理委員会の答申

60.6.25 国鉄総裁，副総裁，技師長，4 常務理事が交代した。

60.6.27 再建監理委員会は国鉄改革に関する意見を内閣総理大臣に提出した。

60.7.4には国鉄に再建実施推進本部を設けた。

答申内容は大略次のごとくであって，この内容にそって立法措置がとられた。

1. 鉄道営業区間約20,000kmを全国6 鉄道旅客会社に分割し，18.8万人体制とする。

2. 貨物輸送は全国一社とし，営業区間約10,000km駅数を約 100とする。

旅客会社約64,088，輦の車輛巾45,568輦をひきつぐ。

3. 新幹線は新幹線保有機構が保有し，東北・上越を東日本，東海道を東海，山陽を西日本が運営し，リース収入をうけとり30年返済後3 社に譲渡する。

62年度のリース収入は 7,120億円である。

4. このほか鉄道通信，鉄道情報システムの会社とし，在来の鉄道技術研究所，鉄道労働科学研究所及び本社構造設計事務所の一部を合わせて 1,100人の人員を 550人の鉄道総合技術研究所とし，運営費を旅客会社の鉄道収入の0.35%，貨物会社 0.035を以てまかなう。

なお，鉄道通信は59年10月に創立した日本テレコムと平成元.5.1に合併した。

5. 60年人員27.6万人と適正人員18.8万人との差は 9.3万人であるが，新会社に 3.2万人の人員増しを行って21.5万人とし，差 6.1万人中 2 万人の希望退職をみこみ，残 4.1万人を立法措置等により就職あっせんを3 年間行う。

(60.12.3 国鉄余剰人員雇用対策の基本方針について 閣議決定)

6. 処理すべき国鉄債務は25.4兆，年金負担，鉄建公団資本費負担，三島基金等を加えた債務は37.3兆。このうち11.4兆を新会社・保有機構を経由して処分し(保有機構分5.64兆)，精算事業団が25.9兆を負担するが，新幹線資産の再調達価額と簿価額との差額相当分として旧国鉄へ支払われる 2.8兆を加えて14.2兆を新会社が負担し，残23.1兆を精算事業団が負担し，用地買収(5.8兆) 株式売却(0.6兆) 計 6.4兆を返済し，16.7兆を国民負担とすることとした。

7. 経営の苦しい3 島会社には3 社合計1 兆 1,840億円の三島運営基金を設け，資金運用により経営収入を補う。

8. 新会社は用地58,520haを承継し，8,800haを精算事業団へ帰属させ売却収入をみこむ。

3. 人員問題

希望退職20万，就職あっせん4.1万計6.1万の就職見込みは

各省庁，特殊法人，地方自治体30,000人，国鉄関連企業21,000人，民間企業10,000人とした。

30,000人の内訳は61.9.11 閣議決定により各省庁13,000人，特殊法人 5,500人(内積算事業団 2,500)，地方自治体11,500人であり，各省庁の採用目標数は61.11.20の閣議により定めた。

各省庁毎の受入れ数は61.11.12の国会答弁では各省庁 8,750，特殊法人 5,000，地方自治体10,200であった。

同時点での国鉄関連企業21,000，一般産業界23,600(内採用条件の固まっているもの15,300)，以上のうち，重複分を除いた実数は67,900人であった。

希望退職は60年末より55才の年齢を53~54才とした。61.6.30 特別措置による希望退職者の募集を開始した62.2.27 には31,476人に達した。

鉄道公安官は 2,823名の人員を基幹として 2,943名の各県営の鉄道警察隊として発足した。
各県に 1 隊、北海道は 5 隊、50本隊、主要駅の各公安室は分駐隊57とし、62.5.30 警察庁に鉄道警察管理室を設置した。鉄道警察隊は民鉄への警察業務をも行う。

この人員は地方自治体への就職中に含む。

62.2.13 新会社への採用予定者は215,000人を下回る205,586人で東日本 5,197, 東海 3,259, 西日本457, 四国 290, 貨物 211の欠員を生じたので62年から64年（平成元年）にかけて広域採用が追加された。

精算事業団は62.4.1 9 資産管理部, 6 雇用対策部で発足し, 63.4.1 北海道, 東北, 関東, 中部, 近畿, 九州を支社とした。

発足時の未就職人員は 7,628人であったが, あっせん, 本州各社への広域採用等により平成 2 年 3 月 1 日には 1,626人となっていたが, 3 年間の期限のきれる 3 月31日に解雇通知を行った解雇者は 1,019人（北海道 503, 九州 481, 本四35）であった。

4. 新会社設立についての法制措置及び新会社の設立

政府は再建監理委員会の答申を得て, 60.10.11 国鉄改革のための基本方針の閣議決定

61.1.28 国鉄長期債務等の処理方策等についての閣議決定の後, 61.3.3 国鉄改革関連法案を決定した。
61.5.21 には関連法案のうち, 希望退職法案が成立した。

61.9.11 臨時国会へ改革法案提出, 61.10.28衆議院可決, 61.11.28参議院可決, 61.12.4 公布

61.12.2 新会社予定の人事として各会社の準備室長を発令

62.2.14 より62.2.21, 62.3.1, 62.3.10の 4 回にわたり新会社管理職の発令

62.3.23-25にかけて各旅客会社の設立総会が各地で行われた。

「と号 269」62.1.30 を以て鉄道債券の最後の起債を行い 3 月31日上場を停止
旅客会社, 貨物会社は 5 年間に限り債券の借替えのための政府保証債の発行が出来ることとし, 62.12.7 東日本会社が旅客鉄道債券を発行した。

国鉄の技術職員と鉄道建設公団を合わせて 2,500人の日本鉄道技術株式会社の設立案もあったが, 62年予算編成時に見送りとなり, 62.4.1より鉄建公団に 240人の国鉄職員の受入れを行うこととなった。

鉄建公団の定員は 2,300人であって56年より新規採用を停止しており, 増員は認められず欠員に応じて精算事業団を経由して62~64年にかけて採用することとなった。

新会社の会社区分は大略旧鉄道管理局界によったが, 旧天王寺局内の紀勢線は津一新宮間が東海会社に属することとなった。長野局内の中央西線は長野県内が長野局に属していたが, 塩尻以西が東海会社に属することとなった。

北海道・四国と本州各社との境界は青函, 本四連絡開通の日津軽線中小国, 瀬戸大橋線兒島としたので, 62.3.13, 62.4.10に各々境界とした。

国鉄時代の最後の時刻改正は61.11.1 に行われた。地方毎中心のダイヤ見直しであった。

従来, 国鉄の列車指令は本社及び地区司令（札幌, 仙台, 東京, 名古屋, 大阪, 高松, 門司）, 管理局, 新幹線局, 東北・上越新幹線総合司令本部の局司令とがあった。

金沢局は名古屋司令担当であったが西日本会社の区域となるので担当の変更を必要とし, 12月中に全国を 6 司令とした。

分割を前に61年度は全国に集客をはかるため、都市周辺に主に無人の駅53駅を開設した。北海道16駅（内札幌周辺10）、四国10駅、九州7駅であった。

四国は電化区間がなかったが、61年2月に電化に着手61～62年にかけて高松－琴平間を電化した。

60年より着手していた篠の井線、明科－西条間の線増工事は岐阜工事局によって行われていたが、東日本会社の信濃川工事事務所の事業に移された。

四国地区では岡山工事センターが担当していた工事は分割して四国会社今治工事所、徳島工事所を設けて担当し、瀬戸大橋関連工事丸亀駅付近工事は西日本会社に委託することとした。

地方線の廃止は56.3.3 日本国有鉄道経営再建特別措置法の政令により輸送密度、営業距離等より定められ、一次線40線 729.1km、二次線33線 2,171.1km、三次線13線 427.9kmが指定された。

56年11月より、61年度末迄の廃止をめざして転換協議に入っていたが、分割民営立法の制定、民営後の経過措置として新旅客会社の暫定運営期間中の運営費支払いが2年間（廃止申請承認のおそかった三次線では2年半）であり、転換交付金 3,000円/kmの支払いが民営後2年以内（三次線は2年半）に廃止・転換の申請が行われ、2年半以内（三次線では3年）に転換の行われる場合に限り、支払われることとなっているため、廃止保留線を除いて64(元).9.30, 65(2).3.31迄に廃止又は転換が行われた。

5. 分割後の組織

旧鉄道管理局29ヶ所及び工事局（工事事務所）の新会社への移転はつきのごとくである。

北海道会社管内の札幌工事事務所は廃止となった。

東日本会社管内の盛岡工事事務所は仙台電気工事事務所と合併して仙台工事事務所となった。

東京の第一（改良）第二（建設）第三（新幹線）の三工事局は東京工事事務所、東京電気工事局は東京電気事務所となった。信濃川工事事務所はこのまま信濃川工事事務所となった。

東海会社管内の岐阜工事事務所は廃止となったが、工務部とは外に建設工事は岐阜へおかれた。

西日本会社管内の大阪工事局は大阪電気工事局と合併して大阪工事事務所となった。岡山工事センターは廃止となった。

下関工事事務所は廃止となった。広島に広島工事事務所が設置された。

門司電気事務所は廃止となった。構造物設計事務所は廃止となった。

北海道は北海道総局管内であって札幌に本社、旭川、釧路、函館（旧青函を改称）は支社となり、苗穂に工場をもつ。

東日本は旧首都圏本部、旧仙台駐在理事室、新潟、長野両局管内であって、仙台は東日本の地域本社、盛岡、秋田は支店となった。新潟・長野は支店となった。東京3局、高崎、水戸、千葉は東京圏と3運行部となったが、高崎、水戸、千葉は63.4.1支店となった。新幹線は運行本部である。

工場は大井、大宮、大船、郡山、土崎である。

東海は旧名古屋駐在理事室静岡局管であって静岡に支社をおく。新幹線は運行本部で浜松工場である名古屋工場をおく。

西日本は旧大阪駐在理事室、金沢、大阪、天王寺、福知山、岡山、広島、米子局管内で近畿圏運行本部、金沢、岡山、広島、米子に支社をおいた。天王寺、福知山は移行時の暫定取扱いとして駐在をおいたが、62.10.1 福知山は支店・支社に、和歌山に支社をおいた。

新幹線の運行本部をおく、吹田、鷹取、松任に工場、後藤（米子）に車輛所をおく。

四国は旧四国総局管内にあって一管理局のみであったが、新たに松山、徳島、高知に営業事務所をおいた。旧多度津車輛所を会社の工場とした。

九州は旧九州総局管内であって、福岡に本社、門司に北九州本社をおく。支店を大分、熊本、鹿児島旧管理局所在地のほか長崎においた。小倉に工場をおく。

新会社の設立により、運輸省国有鉄道総括審議官を国有鉄道改革推進総括審議官へ、国有鉄道部を国有鉄道改革推進室へ、財政課を監理課、再建実施対策室を改革実施対策室へ、労政室を再就職対策室へ改組した。

在来の国有鉄道、国鉄線、交通技術は廃止され、交通協力会よりJRガゼットとして統合創刊した。旧国鉄本社にあった旧国鉄関係の図書は上野駅地下道に書庫をおいて東日本会社にて保管、財団法人運輸調査局が実際の管理を行うこととなった。

出典

戦後日本国有鉄道論	中西 健一	東洋経済
国有鉄道	中西 健一	晃洋書房
国鉄改革	草野 厚	中公新書

国鉄改革関連 8 法

日本国有鉄道改革法

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

新幹線保有機構

日本国有鉄道清算事業団法

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に関する法律の一部を改正する法律

鉄道事業法

日本国有鉄道改革法等施行法

地方税法及び国有資産等所在地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