

国鉄改革と完全民営化

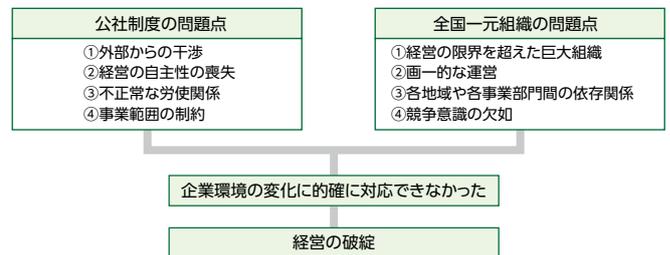
国鉄改革の概要

国鉄経営の破綻

日本の高度成長期を通じ、モータリゼーションの急速な進展などにより、それまでの国鉄中心の輸送構造に大きな変化が生じました。しかしながら国鉄は、このような時代の変化に即応した経営の改革を行うことができませんでした。このため、1964年度に単年度赤字に転落して以来、赤字が続き、1980年代前半には、このまま推移すれば、早晚、運転資金の調達も困難となる事態が予想され、列車の運行など事業の運営に重大な支障が生じることが危惧される状態に至りました。

国鉄経営が破綻した原因

国鉄が輸送構造の変化に対応できず、経営が破綻した基本的な原因は、公社制度および全国一元組織運営という経営形態そのものに内在する構造的なものでした。



国鉄改革(分割・民営化)の目的

国鉄改革は、経営形態そのものを抜本的に改革することにより鉄道を再生し、国民生活充実のための重要な手段としての役割と責任を十分に果たすことができるようにすることをめざしたものでした。

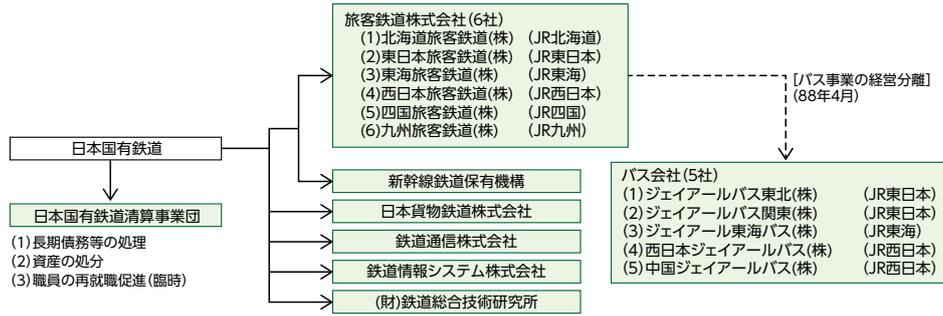
国鉄改革の方法とその主な内容

経営形態の変更

公共企業体の下における全国一元経営を、図のような地域別・事業別の民営会社等に分割しました。

国鉄と新会社(JR各社等)の関係等

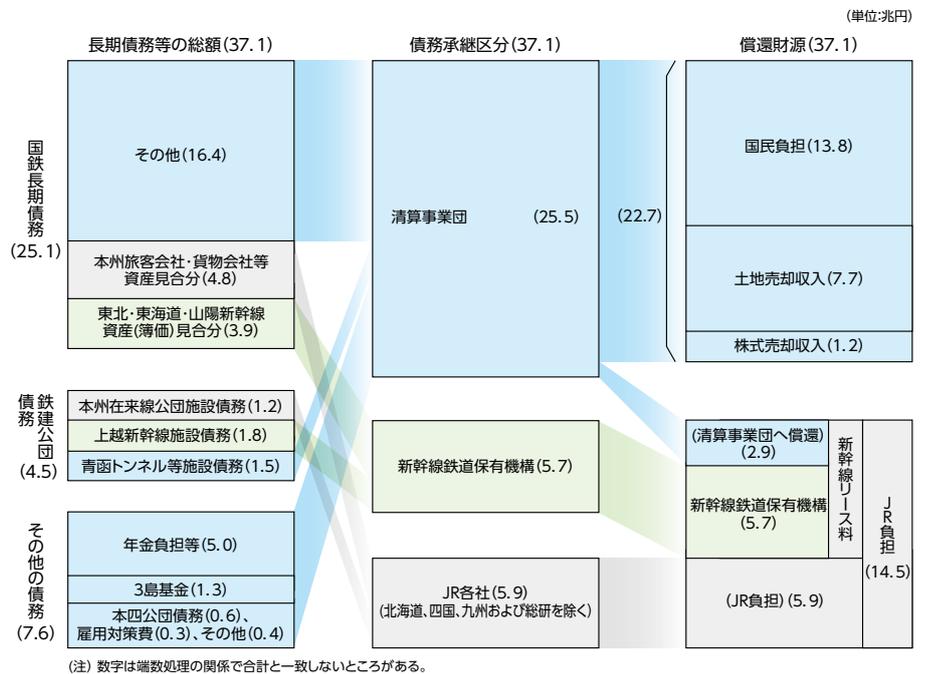
- ・新会社は国鉄の全額出資の特殊会社として設立され、国鉄より定められた資産・債務などを承継しました。その後、国鉄は国鉄清算事業団「以下(事業団)」に移行しました。
- ・新会社は事業運営に必要な最小限の資産と、将来にわたり事業を健全に経営できる限度の債務を承継し、新会社が承継するものを除く資産と債務は、事業団に引き継がれました。事業団に引き継がれた資産は逐次売却され、事業団に残された債務の処理に充てるとされました。
- ・新会社は、鉄道事業に必要な要員規模を2割程度増した職員数を、国鉄が作成した名簿に基づいて採用し、新会社に採用されなかった職員は事業団において3年間の雇用対策を行い、再就職させることとしました。
- ・国鉄が経営していた各新幹線は、建設時期の違いなどから、資産額と収益力が一致していませんでした。この格差を是正するため、新幹線鉄道施設は新幹線鉄道保有機構が一括保有し、JR東日本・JR東海・JR西日本が各新幹線の利用度に応じて使用料を負担することとしました。(なお、各新幹線は、JR株式の円滑・適切な売却を可能とする環境整備を図るため、1991年10月にJR東日本・JR東海・JR西日本が買い取りました。)
- ・収益力の低いJR北海道・JR四国・JR九州に、経営安定基金を設定し、この基金の運用益で営業損失を補填することとされました。
- ・新会社の経営の自主性を確保するため、できうる限り早期に全株式を売却し、純民間企業とするとともに、会社に対する国の監督・規制も国鉄時代や他の特殊会社(NTTなど)と比べて、穏やかなものとなりました。



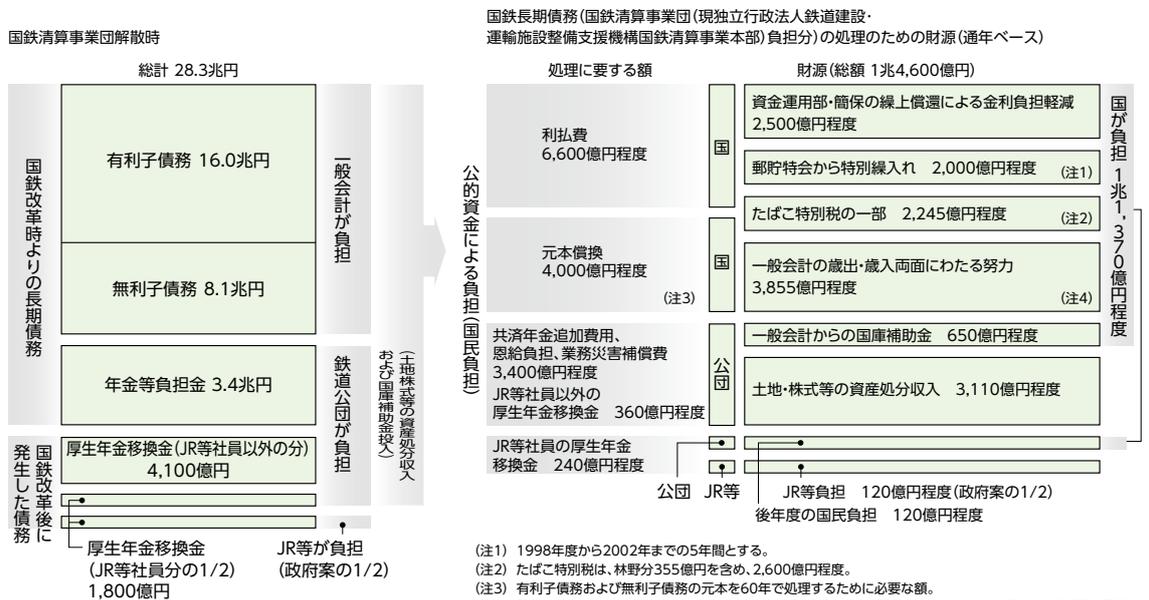
長期債務

国鉄長期債務等とその処理(国鉄改革時)

新会社は、事業の遂行上必要最低限の土地等の資産を引き継ぐとともに、最大限の効率的経営を行うことを前提として、当面収支が均衡し、かつ将来にわたって事業を健全に経営できる程度の長期債務等を負担することとされました。

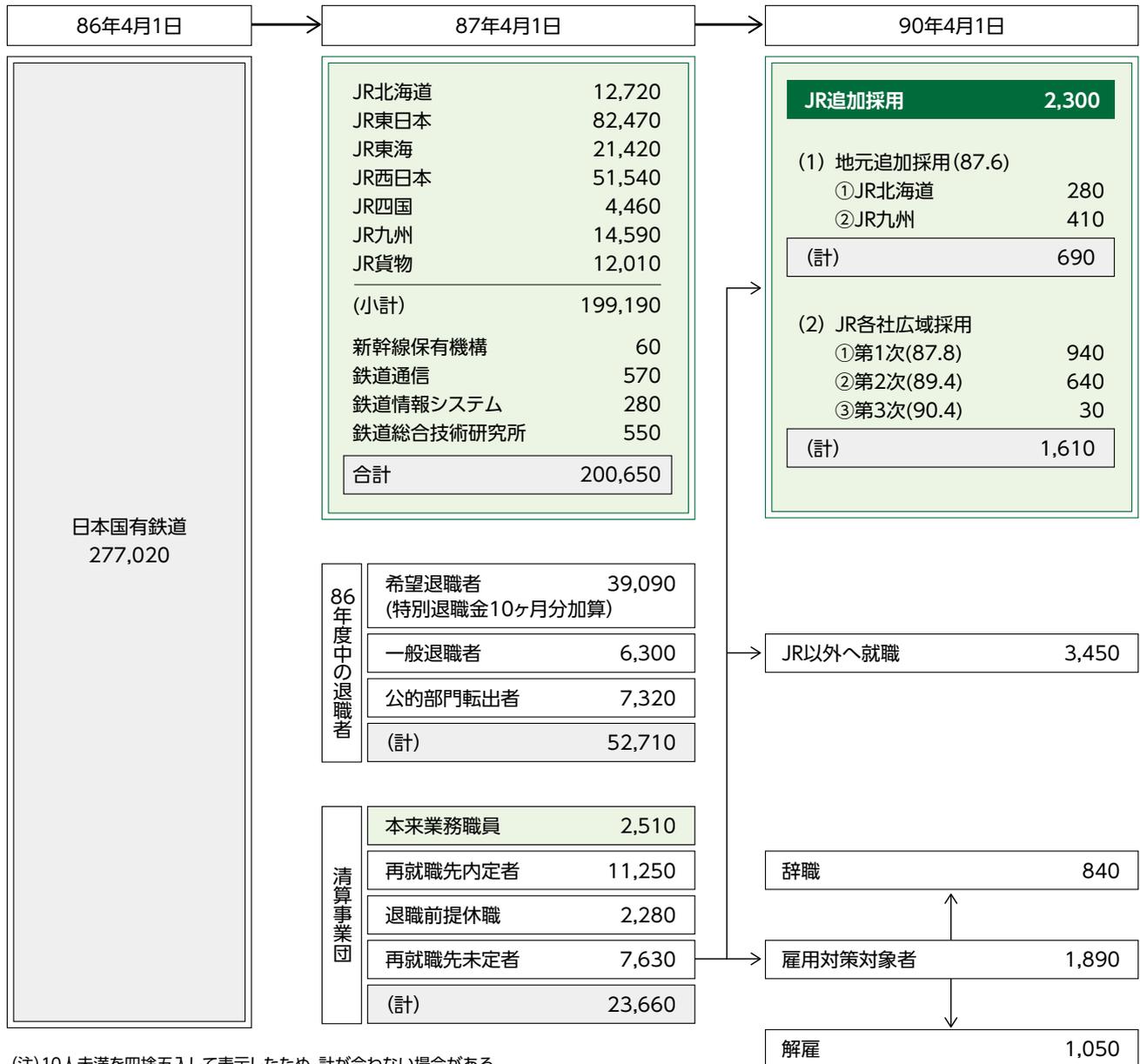


国鉄長期債務(国鉄清算事業団負担分)の構成および負担割合



国鉄職員の雇用問題

(単位:人)



(注) 10人未満を四捨五入して表示したため、計が合わない場合がある。

完全民営化

国鉄改革当初より、JR旅客6社(北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州)およびJR貨物については、「国鉄改革のための基本方針について」(昭和60年10月11日閣議決定)により、「経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社にする」という方針が定められていました。

この方針に基づき、JR本州3社は、2001年12月に様々な規制を定めた「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(JR会社法)」の適用対象から除外されました。

これに引き続き、2002年6月21日をもって、当社株式の全てが民間に売却されたことにより、名実ともに当社の完全民営化が達成されました。