

## 第2章 新事業体への移行

### 第1節 施設面

#### 1. 鉄道事業

旅客部門は、周知のように全国6分割された。(表2-2-1参照)各社共に国鉄の100%現物出資による株式会社である。そして、株式は国鉄改革の残務処理を担当する清算事業団がすべて保有し、その売却益は国鉄の長期債務の償還に充てられる。

旅客部門の分割に際しては、旅客の流れとの適合や、分割に伴う技術上の問題の最小化といった観点を重視し、地域的にも自然な形の分割となるように配慮された。従来 of 全国一社体制の下での、画一的な事業運営から脱却するための基盤となるものである。しかし一方で、実際の利用上の不便不利益を利用者に与えないために、JR各社は国鉄時代そのままの運転ダイヤ、運賃、料金を引き継いだ。さらに、当然だが国鉄が100%現物出資しているので、軌道、車両、駅舎、その他関連施設も同様に引き継いでいる。そのため、分割・民営化した当初は、駅舎や車両がJR誕生を祝う飾り付けで物々しくなった以外、利用者はとりたてて変化を感じることはなかった。

なお、後述するが分割・民営化当時、既設4新幹線はJR各社の所有物とはならなかった。

(1987年4月時点)

旅客鉄道会社	全国6社	(営業キロ・輸送人キロ・要員数)
北海道旅客鉄道株式会社		(2,600km/ 37億人キロ/13,000人)
東日本旅客鉄道株式会社		(7,300km/ 956億人キロ/89,000人)
東海旅客鉄道株式会社		(1,900km/ 360億人キロ/25,000人)
西日本旅客鉄道株式会社		(5,200km/ 432億人キロ/53,000人)
四国旅客鉄道株式会社		( 900km/ 15億人キロ/ 5,000人)
九州旅客鉄道株式会社		(2,200km/ 67億人キロ/15,000人)

表2-2-1 (『鉄道ジャーナル』1992年9月号より転載)

貨物部門は、旅客部門から分離独立した事業体になった。ただし、貨物部門自体の規模が肥大でないこと、地域への密着性が比較的薄いこと（長距離輸送が主流である）から地域的分割はなされず、全国一社体制は維持された。国鉄100%現物出資の株式会社である点は、旅客鉄道会社6社と同じである。

## 2. 新幹線鉄道保有機構

1987(昭和62)年4月の国鉄分割民営化に際して、既設4新幹線(東海道・山陽・東北・上越)は、それらを運行するJRの所有物とはならなかった。JRとは別組織「新幹線鉄道保有機構」のことであり、新幹線施設を保有し、同機構が新幹線をJR各社(東海、西日本、東日本)にリースするシステムを採ったからである。

このようなシステムを採ったのは、JR各社からリース料を徴収し、国鉄債務の一部(同機構が旧国鉄から承継した部分)を返済するためであった。さらに、各新幹線のリース料に差異をつけることにより、本州のJR3社間の収益に大差が生じないように調整し、ひいては各新幹線利円者の負担の均衡を図る目的もあった。すなわち、本州3社が独自に新幹線を所有した場合、新幹線収入が各社の総収入において大きな割合を占める、新幹線施設の維持費に各線ごとに格差があるなどの理由により、(1)3社間の収益に大差が生じる、(2)新幹線料金の設定にも差が生じる可能性があるが、鉄道事業の公益性、新幹線の基幹的交通機関としての性格の観点からこのような弊害を防止する必要があったのである。ちなみに、リース料は、東海道新幹線が最も高く、以下、東北・上越新幹線、山陽新幹線の順である。

なお、1991(平成3)年に、本州3社が同機構から新幹線施設を買い取ることが決定した。(第3部第1章参照)

## 3. 鉄道総合技術研究所

もともとは国鉄本社直結の研究所であったが、分割・民営化時に財団法人として研究、開発部門を承継した。

主な事業としては、試験研究事業(浮上式鉄道、新幹線及び在来線の研究開発)、調査事業(大深度地下鉄道、21世紀の輸送システムの調査)、技術基準事業(トンネル、軌道構造の技術基準作成)などがある。日本の鉄道の基礎技術力を支えている。

#### 4. バス事業

分割民営化当初は、旅客鉄道会社 6 社すべてがバス部門も国鉄から承継した。ただし、JR 東日本、JR 西日本では、それぞれ 2 ブロックに地域分割した上で分離独立（現在の JR バス東北、JR バス関東、西日本 JR バス、中国 JR バス）し、JR 東海では一体として分離独立（現在の JR バス東海）を速やかに行う予定になっていた。