

## 第2章 国鉄の経営悪化と国鉄地方鉄道の問題

はじめに

周知のように、日本鉄道が1872年新橋 - 横浜間に開業されて以来、国は近代的国家の完成のための鉄道の役割を中心に、その鉄道建設に力量を集中させてきた。その鉄道中心の国家政策の結果、鉄道のネットワークは、国家発展と国民生活の向上に伴って順調に拡大されてきた。戦後、国鉄当時でも幹線鉄道として使用されていた線路の大部分が明治時代に敷設が完成されたことは、いかに鉄道の役割が重要であったのかが分かる。そして、鉄道は単なる移動する交通手段として使われていただけではなく、国の政策推進の中心としてもまた重要な役を果たしてきた。

そして、戦後、国による鉄道の直営制度を改め、1949年6月1日に公共企業体として日本国有鉄道(本稿では以後「国鉄」と略して表記することもある)が発足<sup>1</sup>した。終戦後から戦後復興に至るまでの過程において、国鉄は国内における旅客輸送及び貨物輸送の分野で基幹的な交通機関として重要な役割を果たしてきた。しかし、1960年代にモ - タリゼ - ションの進展による輸送構造の変化は国鉄の輸送量を急速に悪化させることになった。これによって国鉄全体の経営悪化に大きな負担をかけるようになった。それに1975年代以後、地方においても自動車の保有率が大きく増加することによって、国鉄地方鉄道の輸送量も低下の一途を辿り、以後ずっと歯止めのかからない状況となっていた。国鉄は1964年に単年度赤字を出して以後、国鉄の経営赤字は急速に増え続け、結局、その国鉄の経営赤字は国鉄分割・民営化に至るまで続くことになる。この意味で、国鉄経営悪化の原因の一つが1960年代から始まったモ - タリゼ - ションの進展による国鉄輸送分担率の減少にあったというのは言うまでもない。

そして、国鉄経営悪化のもう一つの重要な原因として当事者能力の欠如と政治的論理による大規模な設備投資が挙げられる。まず、当事者能力の欠如と関連して、国鉄は運賃・人事・投資計画等様々な面で国の規制を受けており、経営者の自主的判断の余地が少なく、経営責任が不明確になり、経営者は自主性を無くしていた。そして、きめ細かい経営を行うことが困難であった。また、続いて、国鉄経営悪化の原因として挙げられるのが政治的論理による大規模な設備投資である。つまり、政治的論理による大規模な設備投資に伴う借金が国鉄経営悪化につながっていったということであ

る。借金の相当部分が次第に新線の建設等の設備投資目的ではなく、借金の返済、利払いに当てられるようになって国鉄の経営悪化はさらに深刻化する。

一方、国鉄は、借入金による莫大な設備投資に国鉄赤字の根本的な原因があるにもかかわらず、国鉄自体の経営変革や生産性の向上が立ち遅れるなど時代の変化に的確に対応できなかったことが、国鉄経営の破綻をもたらした最も大きな原因であるという認識の下で、幹線鉄道の赤字の問題より地方鉄道の赤字の問題を大きく強調しながら1969年から国鉄再建計画を推進するようになる。この国鉄再建計画の主な焦点は、国鉄地方鉄道の廃止・転換に置かれ、根本的な国鉄の経営悪化の原因は取り除かないまま国鉄・分割民営化されることになる。

この国鉄再建計画が主に地方鉄道に焦点を合わせて行われたので、国鉄再建計画というのは国鉄地方鉄道対策ともいえるのである。その国鉄地方鉄道対策は1960年代後半の「国鉄諮問委員会の提言」(1968年9月)をはじめ、1979年代前半の「国鉄地方交通線問題小委員会の答申」(1979年1月)を経て、「国鉄再建法」が成立されることと同時に不採算な国鉄地方鉄道の廃止・転換が実施されるようになる。その国鉄地方鉄道対策の具体的な展開過程の内容については、第3章「国鉄地方鉄道対策の展開過程」で詳しく検討及び分析していくことにする。

従って、本章では、モ - タリゼ - ションの進展による輸送構造の変化を国鉄経営悪化の大きな原因の一つとして位置付けながら検討し、一方、当事者能力の欠如と政治的論理による莫大な設備投資が国鉄経営悪化の根本的な原因であるということを制度的・政策的な原因として捉え、国鉄経営悪化の根本的な原因を分析していく。また、その国鉄経営悪化を阻止するために、国鉄は地方鉄道に焦点を合わせた国鉄再建計画を推進することになるが、そこで、国鉄は地方鉄道の問題をどう位置付けて、国鉄地方鉄道対策を推進しようとしたのかについて述べていく。

## 第1節 国鉄経営を取り巻く環境の変化

### 1. モ - タリゼ - ションの進展による国鉄独占の崩壊

戦後、国による鉄道の直営制度を改め、政府の監督を最小限にとどめた自由な経営

主体として事業を行わせる企業体制を実現する観点から、1949年6月1日に公共企業体として日本国有鉄道(国鉄)が発足した<sup>2</sup>。終戦後から戦後復興に至るまでの過程において、国鉄は国内における旅客輸送及び貨物輸送の分野で基幹的交通機関として重要な役割を果たしてきた。戦後の混乱期から復興期であった1945年代から著しい経済発展を成し遂げた1955年代も、国鉄中心の輸送構造には大きな変化はなかった。国鉄の国内輸送機関に占める比率は1955年度には、旅客55%、貨物52%であり、1957年度においてもなお旅客51%、貨物38%であった。むしろ、増え続ける輸送需要に対する輸送力は慢性的な不足状態にあったのである。「もはや戦後ではない」という有名なキャッチフーズの経済白書が出されたのは、1956年のことであったが、日本経済にとっての三大隘路産業として、電力、鉄鋼と並んで国鉄の輸送力が挙げられたのもこの時期であった。

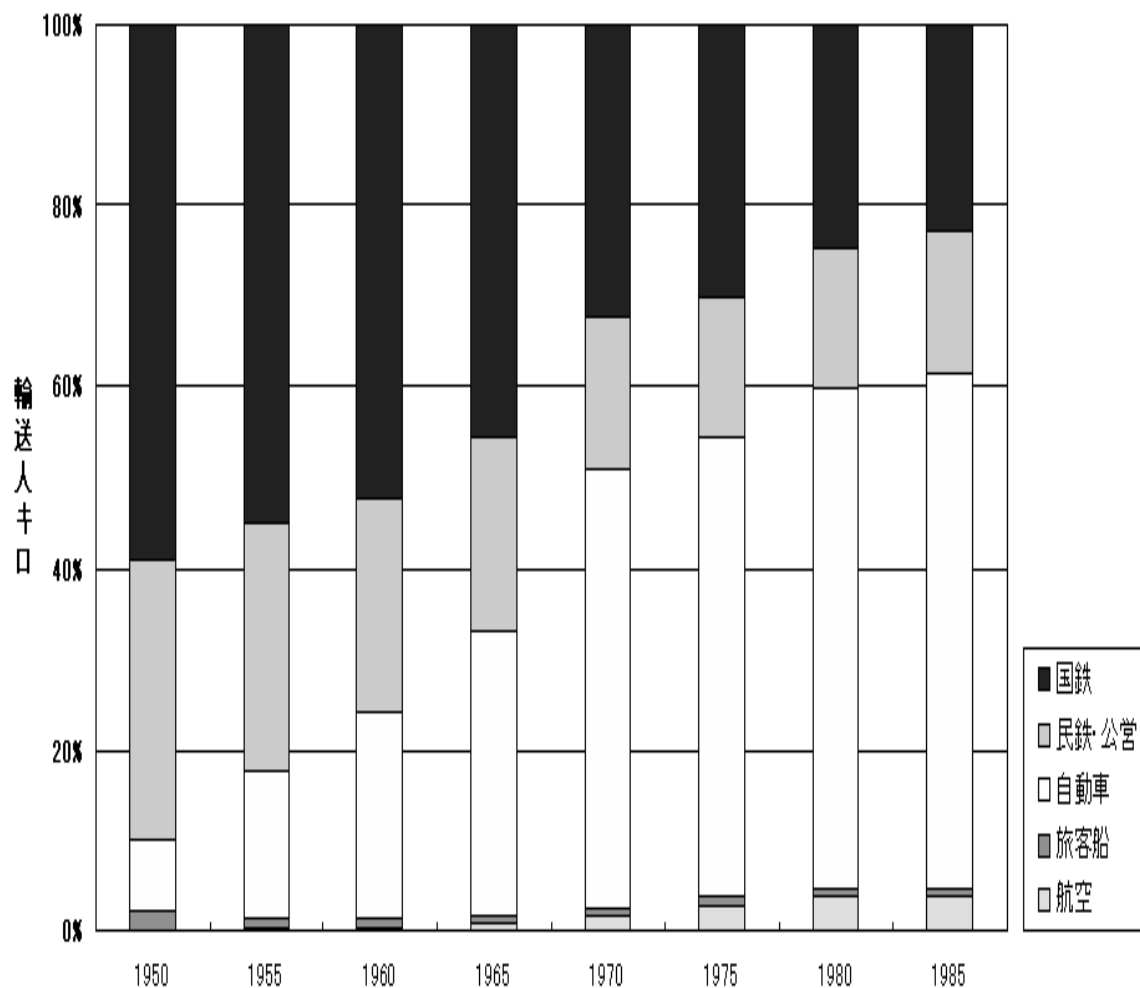
これに対応するため、国鉄は、1957年から老朽資産・車両の更新の取替を第1の柱と位置づけられた第1次5ヵ年計画、さらに、第1次5ヵ年計画を踏まえながら、1961年から輸送力増強、近代化および保安対策を中心とする第2次5ヵ年計画を策定したが、投資資金が過小であったことに加えて、日本経済の急激な成長に伴う客貨輸送需要の増大のため、輸送需要の増大に対する取り組みとしては不十分であって輸送力の不足を解消できなかった。そこで、新たに1965年度からの第3次長期計画を推進して、大都市通勤通学輸送の改善、主要幹線輸送力の増強による過密ダイヤの緩和および列車自動停止装置、踏切の改善等の安全投資のための抜本的な対策を立てて、輸送力の確保を図ってきた。

しかしこの頃になると、国鉄をとりまく輸送機関の市場情勢も次第に変化してきた。それはモータリゼーションの進展である。そして、1960年代にモータリゼーションの進展による輸送構造の変化は国鉄の輸送量を急速に低下させることになった。1975年代以後も地方におけるマイカ - の保有率が大きく向上することによって、国鉄地方鉄道の輸送量は低下の一途をたどり、以後ずっと歯止めのかからない状況となっていた。因みに、1976年度の輸送人キロを100とすると1985年度の地方鉄道の比率は65となっている<sup>3</sup>。国鉄は東海道新幹線が開通した1964年に単年度赤字を計上した。それ以後、国鉄の累積赤字、累積債務は急速に増えるが、その構造的な原因の一つが各交通機関の中で占める国鉄輸送分担率の減少であった。この国鉄輸送分担率の減少は上記で述べたように1960年代から始まったモータリゼーションの進展によるものであるという

のは言うまでもない。

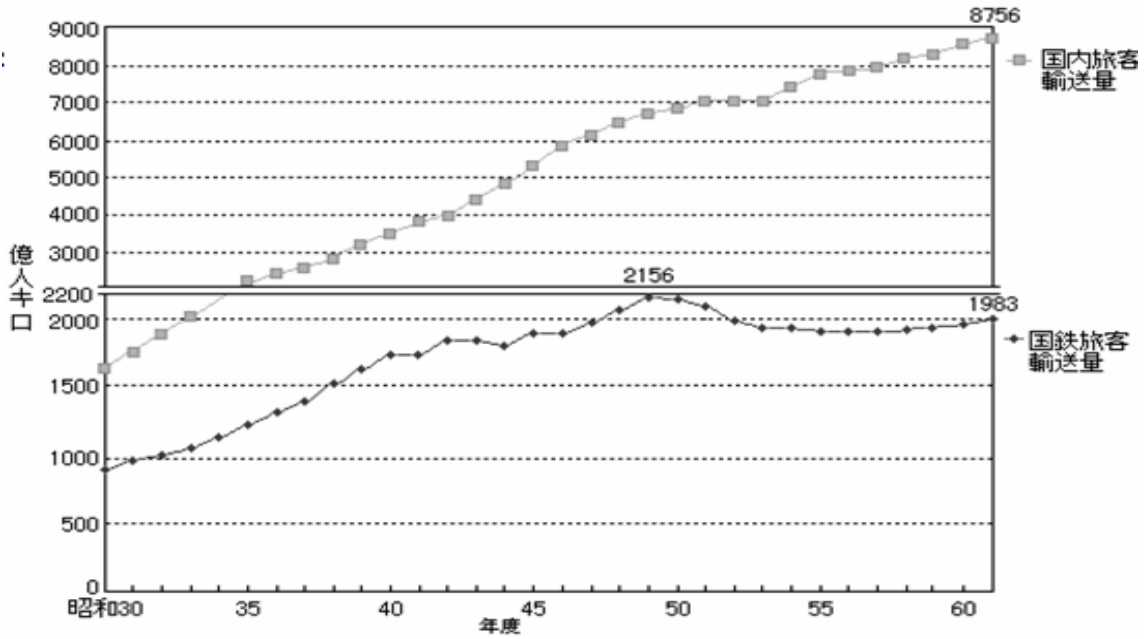
国鉄の旅客輸送は1960年までは、全旅客輸送量の50%以上を占めていたが、道路整備や自動車の増加により近距離輸送については自動車が大きな役割を果たすようになった。その結果、国鉄の旅客輸送の全旅客輸送に占める割合は減ることになった。また、国鉄の貨物輸送も1955年までは、全貨物輸送の50%以上を占めていたが、その後は産業構造の変化や自動車輸送の増加により、鉄道による貨物輸送量そのものも減少傾向にあり、分担率は大きく低下していた(図2-1、図2-2、図2-3、図2-4を参照)。

図2 1 輸送機関別旅客輸送量分担率の推移



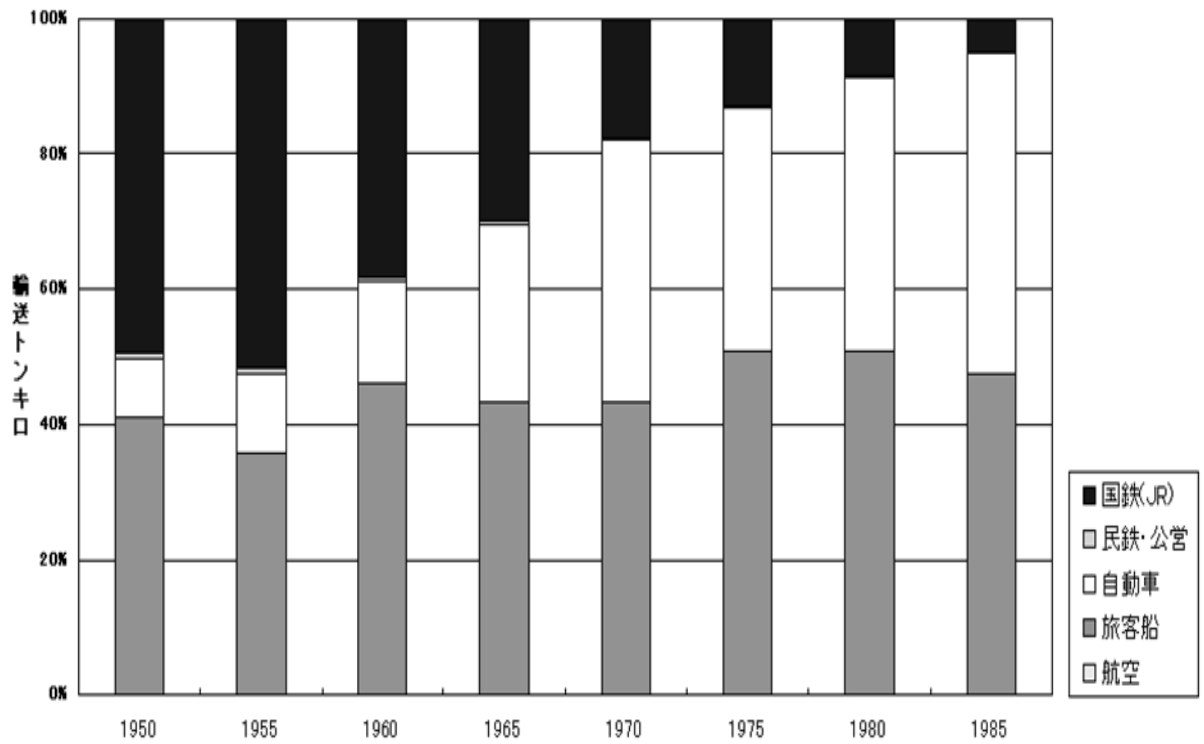
出所：運輸省[1996]『運輸白書』22頁より作成。

2 - 2 国鉄の旅客輸送量の推移



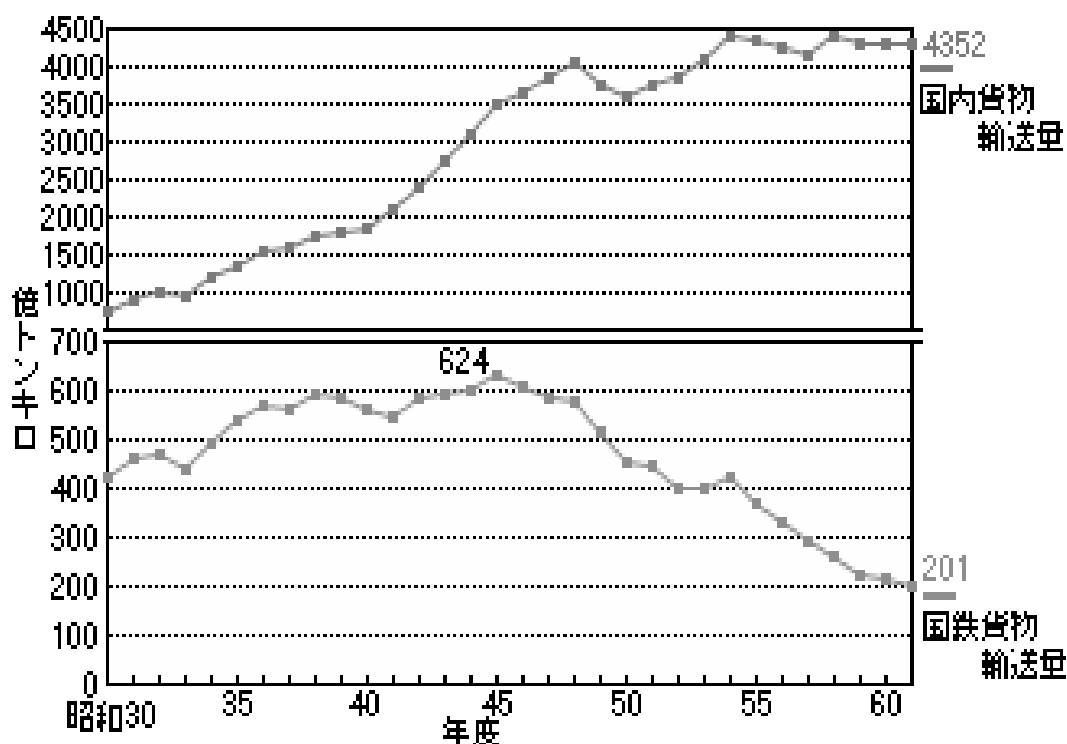
出所：運輸省[1996]『運輸白書』21頁より作成。

図2 3 輸送機関別貨物輸送量分担率の推移



出所：運輸省[1996]『運輸白書』24頁より作成。

## 2 - 4 国鉄の貨物輸送量の推移



出所：運輸省[1996]『運輸白書』23頁より作成。

このように、1960年代のモ - タリゼ - ション進展による輸送構造の変化は国鉄輸送分担率を低下させると共に、経営を苦しくさせる要因となり、当然、輸送機関市場の中で国鉄はかつての独占的な地位を失ってしまうことになる。

## 2 . 国鉄の経営状況の推移

戦後、国による鉄道の直営制度を改め、1949年6月1日に公共企業体として設立された日本国有鉄道は同年度から1954年度までは累積利益を出していたが、1955年度に累積で欠損を出すようになった。その状態は1958年まで続くが、1959年度には再び累積で利益を出すようになった。しかしながら、このような状態は1965年度で終わり、1966年度からは再び累積欠損を出すようになり、以後累積欠損金は増加の一途をたどることになった(表2 - 1を参照)。

表 2 - 1 累積損益の推移(1949 - 1966年度)

(単位：億円)

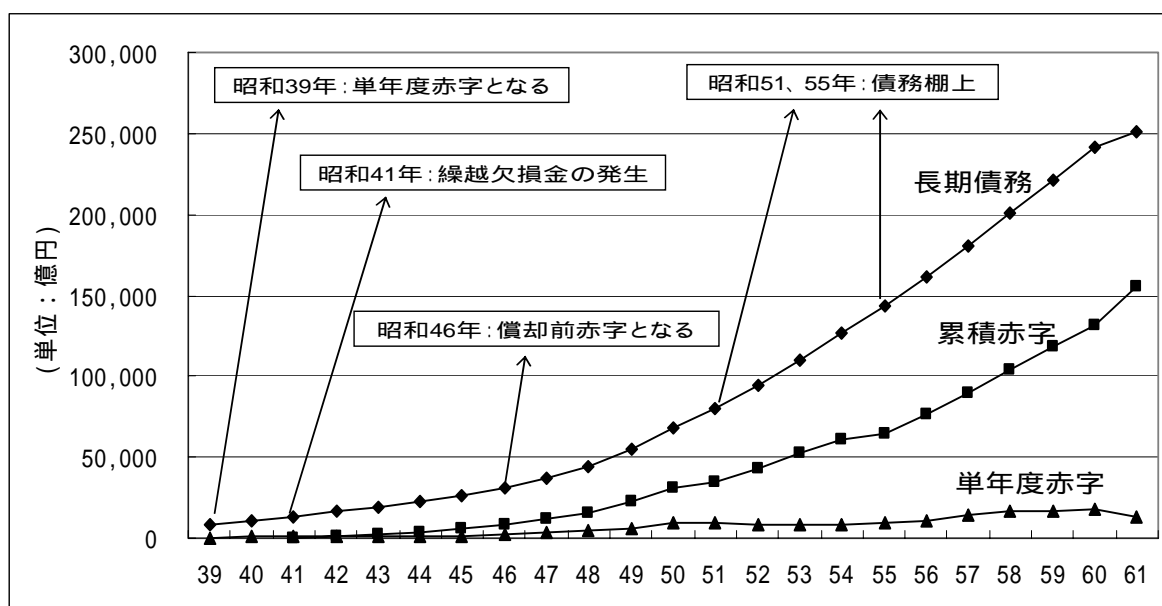
区分	1949 - 1954年	1955 - 1958年	1959 - 1965年	1966年
累積損益	109	716	4568	536

注： は欠損を示す。

出所： 角本良平[1996]『国鉄改革 JR10年目からの検証』交通新聞社、278 - 279頁より作成。

国鉄は1964年に単年度赤字を生じて以来、各年度の経営赤字は次第に増加し、1966年には過去の利益積立金を取り崩した後繰越欠損を生じ、1971年には償却前赤字を計上するに至った。1975年代に入り、国鉄職員の年齢構成の歪みから生じる退職金及び年金負担の増大がこれに加わり、1976年度及び1980年度に債務の一部棚上げ等の措置も講じられたが、毎年度の欠損額は、国鉄改革前数年間は1兆円を超え、1986年度末の繰越欠損金(累積赤字)は15.5兆円に、長期債務残高は25.1兆円に上る結果となった(図 2 - 5 を参照)。

図 2 - 5 国鉄経営悪化の推移



出所：運輸省[1996]『運輸白書』25～26頁及び国鉄地方交通線対策室[1980]『地方交通線対策関係資料』2頁より作成。

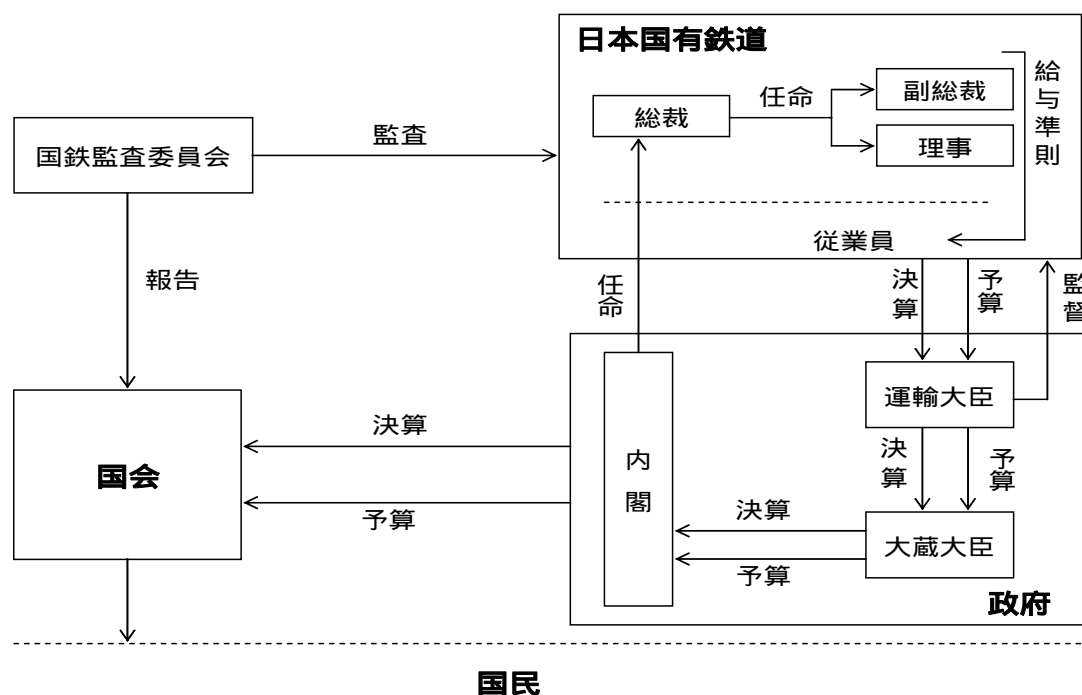
## 第2節 国鉄経営悪化の原因

第1節で述べてきたように、1960年代にモータリゼーションの進展による輸送構造の変化は国鉄の輸送量を急速に悪化させることになった。当然、輸送量の低下は国鉄経営を苦しくさせる要因となるが、その上、国鉄はかつての独占的な地位を失ってしまったにもかかわらず、過去の独占時代から受け継いだ制約はそのままになっており、このことが、国鉄経営の苦しさを倍加させるもとになっていた。

1949年に公共企業体として誕生した国鉄が1964年の単年度赤字をはじめ、1987年の国鉄分割・民営化されるまで一向に経営改善されずに経営悪化を続けてしまった大きな原因の一つとして、当事者能力の欠如があげられる。

1949年国鉄が公社化される前の段階では、「国の直営体制は、権限と責任が明確で統一され、管理者の権限と責任が備わっていた」<sup>4</sup>のであるが、国鉄が公社化された当時から事業を適切に運営するための当事者能力を失っていったのが、国鉄の経営悪化に繋がる大きな原因の一つになったのである。

図2-6 国有鉄道法の規定



出所：山田徳彦[2001]『鉄道改革の経済学』成文堂、13頁より作成。

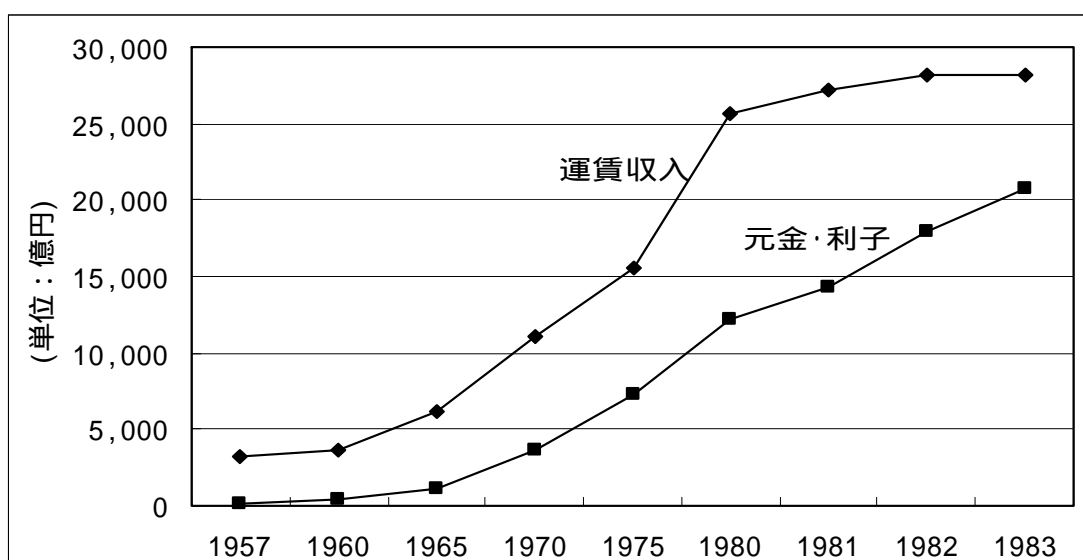


上記の図2 - 6から、「国鉄を規定した日本国有鉄道法に基づいて、国鉄と政府、議会との関係を示したものであり、国鉄に関わる法の規定を整理したものであるが、国鉄は理念型の公共企業体とは異なり政府・議会から強い関与を受けており、制度的トップマネジメントには経営者としての当事者能力が著しく欠けていた」<sup>5</sup>ということが分かるだろう。

また、「国鉄は公社であるために、予算も運賃も自分で決めることができない。例えば、予算は大蔵省、運輸省の了解の下に国会が決める。このことは、国会提出前の政府予算案作成の過程で、必然的に自民党の役割が大きくなることを示している」<sup>6</sup>ともいえよう。そして、国鉄経営悪化の原因と関連して、国鉄経営悪化の根本的な原因を詳しく分析してみると、国鉄の経営悪化の根本的な原因は政策的な要因に深く結び付いているのである。従って、ここで見逃してはいけないのは、このような国鉄の経営悪化の進展の中で、「借金政策による膨大な設備投資」<sup>7</sup>が行われたことである。そして、借金の相当部分が次第に新線の建設等の設備投資目的ではなく、借金の返済、利払いに当てられるようになったことである<sup>8</sup>。

借金の元金返済と利子支払いに対する国鉄の負担は1970年代初以後、急速に増え、1980年度には、長期債務は約14兆4,000億円まで増加することになった(図2 - 7を参照)。

図2 - 7 運賃収入対元金・利子の推移



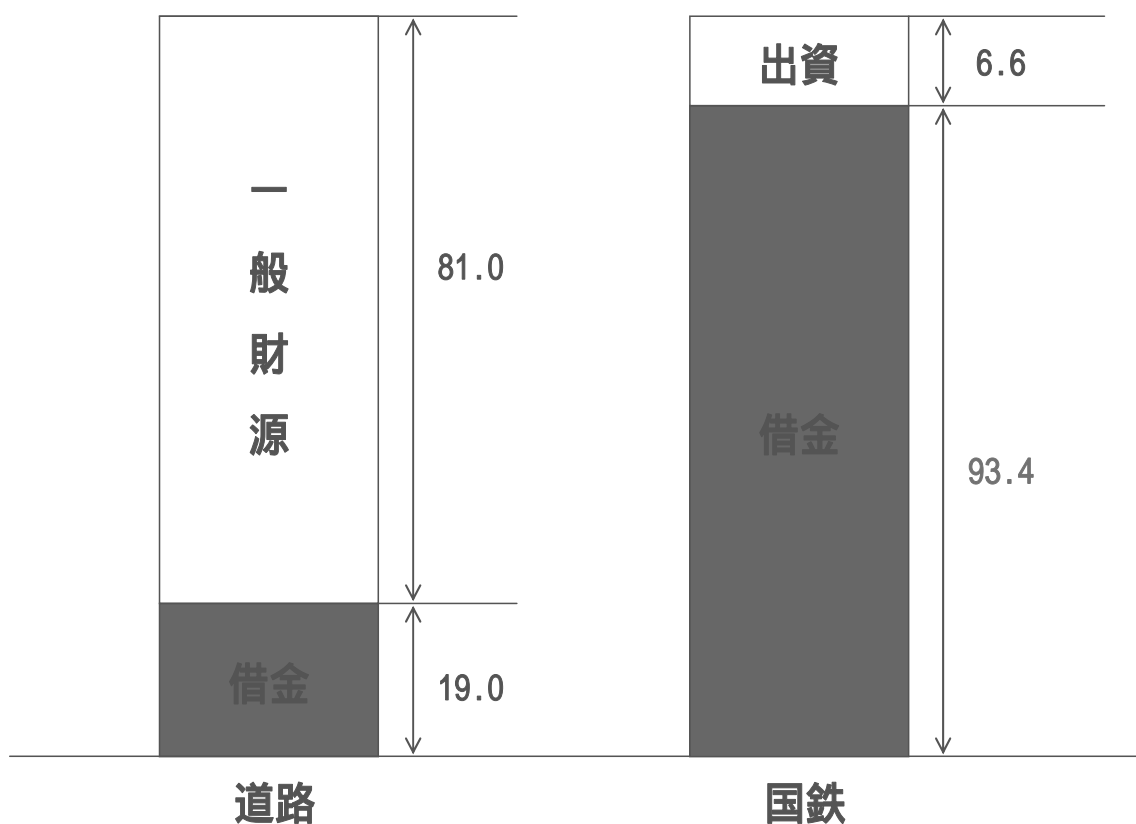
出所：運輸省『運輸白書』各年度版より作成。

それに加えて、1960年度から1975年度までの道路投資と国鉄投資における借金との関連を以下の図2 - 8にみれば、国鉄がいかに借金に頼っていたのかが分かる。

即ち、道路の場合は、「その財源の8割以上をコストゼロの税金によって投資されている反面、9割以上を借金に頼っている国鉄投資ときわ立った対照をみせている」<sup>9</sup>の分かる。

図2 - 8 道路投資と国鉄投資の中の一般財源と借金

〔1960年度1975年度まで〕 (単位：%)



出所：日本共産党中央委員会経済政策委員会〔1981〕『国民のための財政百科』88頁より作成。

この借入金総額は、「驚くべきことに、1981年度一般会計予算の約30%にも相当しており、国民一人あたりの負担額に直すと6万円にもなった。つまり国鉄は膨大な借入金にもかかわらず、一向に収支は改善されず、第2次臨調の始まる1981年を迎えていく」<sup>10</sup>ことになった。

### 第3節 国鉄地方鉄道の問題

#### 1. 地方鉄道の経営状況の推移

まず地方鉄道の旅客輸送量であるが、表2-2のとおり1970年度の133億人キロから1982年度には90億人キロまで下がっていた。1973年度及び1974年度を除き旅客輸送量は一貫して下がってきている。これに対して幹線鉄道は1970年度から1975年度までは上がってきているが、以後は地方鉄道と同様一貫して下がってきている。

表2-2 幹線鉄道と地方鉄道別旅客輸送量の推移

(単位：億人キロ)

区分	幹線鉄道	地方鉄道	計
1970	1,765	133	1,898
1971	1,771	132	1,903
1972	1,850	128	1,978
1973	1,951	130	2,081
1974	2,022	133	2,155
1975	2,027	126	2,153
1976	1,985	122	2,107
1977	1,883	113	1,996
1978	1,851	108	1,959
1979	1,843	104	1,947
1980	1,831	100	1,931
1981	1,826	95	1,921
1982	1,818	90	1,908

出所：『数字でみる鉄道』各年度版、『鉄道統計年報』各年度版より作成。

また、地方鉄道の貨物輸送量の推移は表2 - 3のとおりであり、1982年度は1975年度の53%にまで下がっている。

表2 - 3 地方鉄道の貨物輸送量

(単位：100万トンキロ)

区分	1975	1978	1979	1980	1981	1982
輸送量	2,005	1,721	1,745	1,479	1,260	1,071
指数	100	86	87	74	63	53

出所：日本国有鉄道監査委員会『日本国有鉄道監査報告書』各年度版より作成

次に、輸送密度であるが、表2 - 4の通り、旅客輸送密度において地方鉄道、幹線鉄道とも1978年度から1982年度まで一貫して低下して、1975年度を100とすると、1982年度は地方鉄道で72、幹線鉄道で84となっており、地方鉄道の下がり方がやや大きい指数となっている。

表2 - 4 地方鉄道及び幹線鉄道の旅客輸送密度の年度別推移

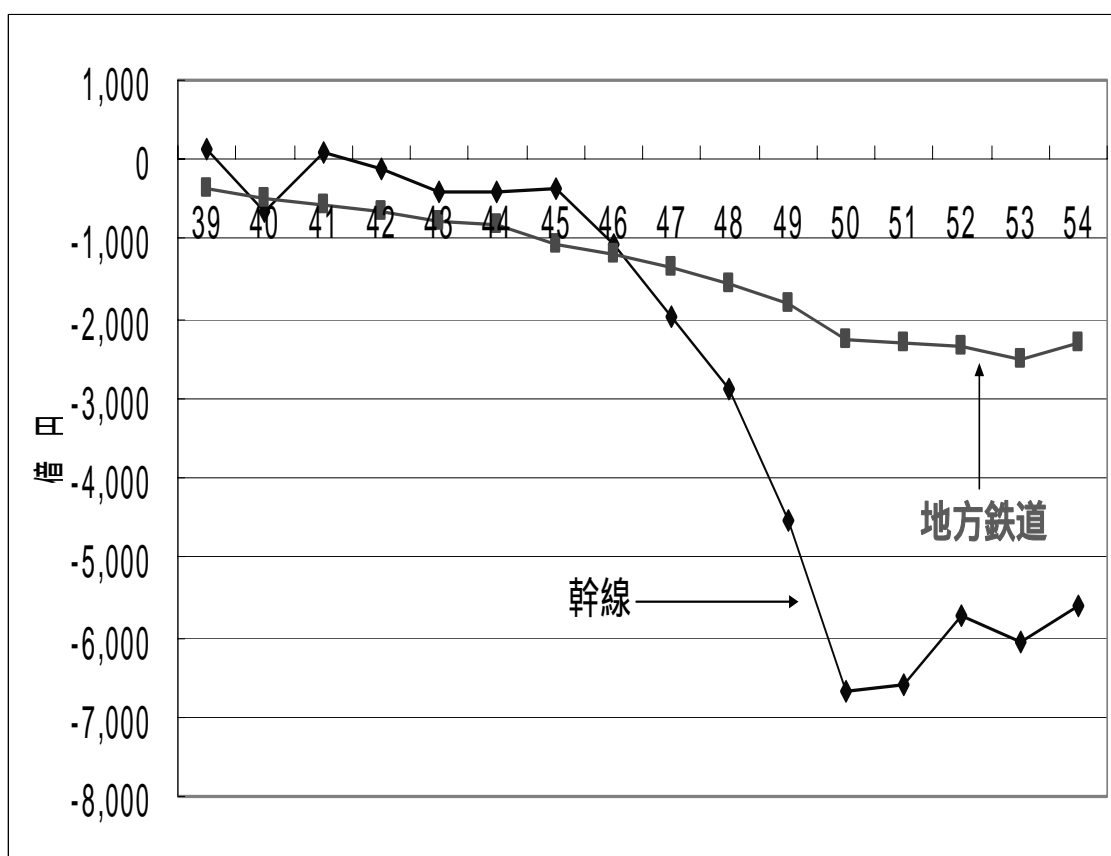
区分		1975	1978	1979	1980	1981	1982
地方 鉄道	旅客(人)	3,402	2,912	2,794	2,703	2,560	2,436
	指数	100	86	82	79	75	72
幹線 鉄道	旅客(人)	45,889	42,147	41,704	41,490	41,057	38,373
	指数	100	92	91	90	89	84

注1：輸送密度とは、営業キロ1キロ1日当りの輸送人員及びトン数である。

出所：日本国有鉄道監査委員会『日本国有鉄道監査報告書』各年度版より作成。

それでは、損益状況についてはどのような推移をたどっているのでしょうか。図2 - 9は地方鉄道と幹線鉄道共に、経営悪化していくのが分かる。とくに地方鉄道と幹線鉄道は両方1970年度を起点として急に低下していくことになった。この状況は1980年代を経て国鉄民営化されるまで続くことになる。

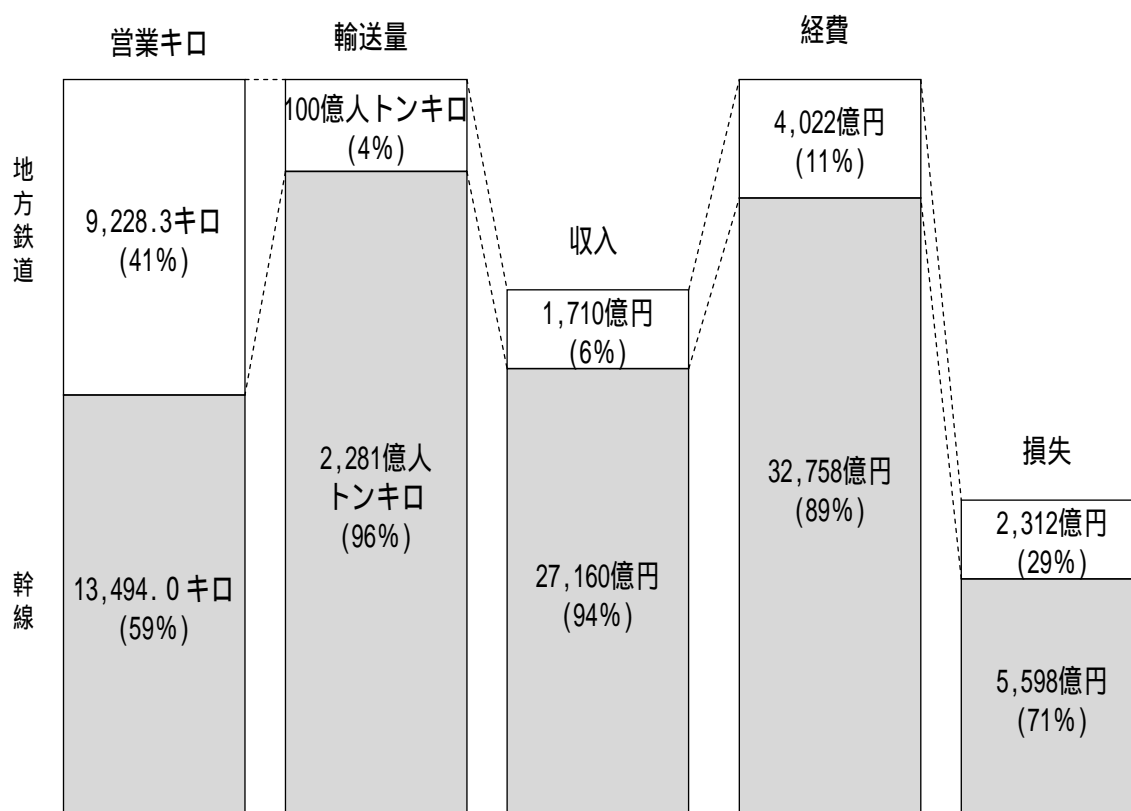
図2 - 9 幹線鉄道と地方鉄道の赤字推移



出所：運輸省『運輸白書』各年度版より作成。

また、地方鉄道と幹線鉄道の経営成績が一目で分かるようになるのは、以下の図2 - 10の通りである。この図2 - 10をみると、地方鉄道と幹線鉄道全体における地方鉄道の営業キ口の割合は41%にもなるのに対し、輸送量は全体の4%、収入で全体の6%を占めるに過ぎないことが分かる。また、損失額全体に占める地方鉄道に係る損失額の割合は29%となっているのが分かる。

図 2 - 10 幹線鉄道・地方鉄道の経営成績(1979年度)



出所：国鉄地方交通線対策室[1980]『地方交通線対策関係資料』21頁より作成。

## 2 . 国鉄の長期計画の推進

国鉄にはかなり前から長期計画が存在していた。まず、1957年度から1961年度までの計画期間(実績期間は1957年度 - 1960年度)で老朽化資産取替、輸送力増強、動力近代化といったことを内容とする第1次5ヶ年計画が策定され、次いで1961年度から1965年度までの計画期間(実績期間は1961年 - 1964年度)で東海道新幹線建設、輸送力増加、電車化、ディ・ゼル化といったことを内容とする第2次5ヶ年計画が策定された。さらに第3次のもとして第3次長期計画(計画期間：1965 - 1971年度、実績期間：1965 - 1968年度)が策定され、幹線輸送力増強、大都市通勤対策、保安設備の強化を図ることとされた(表2 - 5を参照)。

表 2 - 5 投資計画の概要

	第1次5ヶ年計画	第2次5ヶ年計画	第3次長期計画
計画期間	1957 - 1961年度	1961 - 1965年度	1965 - 1971年度
実施期間	1957 - 1960年度	1961 - 1964年度	1965 - 1968年度
重点目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資産の健全化と輸送の安全確保(老朽施設・車両の更新、信号保安設備強化)</li> <li>・輸送力不足解消と将来の需要に対応すべく輸送力増強</li> <li>・輸送方式、動力・設備の近代化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隘路打開のための主要幹線の複線化</li> <li>・動力近代化</li> <li>・大都市通勤輸送力の強化</li> <li>・踏切改良等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線輸送力増強</li> <li>・大都市通勤対策</li> <li>・保安設備の強化</li> </ul>
主な事業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両増備3万965両(機関車1415両、客車850両、電車2360両、貨車2万4000両)</li> <li>・車両取替1万3000両</li> <li>・線路増設1377キロ、電化1665キロ</li> <li>・支線区へのディ - ゼルカ - 投入2340両</li> <li>・保安対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線の開通</li> <li>・1100キロの主要幹線複線化</li> <li>・1800キロの主要幹線を中心とする電化</li> <li>・支線区のディ - ゼル化</li> <li>・大都市圏での立体交差化、高架化</li> <li>・踏切設備の改良</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤輸送の改善</li> <li>・幹線輸送力増強(3500キロの路線増設、電化とディ - ゼル化の推進)</li> <li>・保安設備の強化(列車自動停止装置を全線区に設備、7000キロの自動信号化等)</li> </ul>

出所：日本国有鉄道[1973]『日本国有鉄道百年史』第12巻、山田徳彦[2001]『鉄道改革の経済学』成文堂、27頁より作成。

しかしながら、これらはいずれも国鉄経営の再建計画といったものではなく、国鉄の再建計画は1969年9月12日に閣議決定された「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」に基づく1969年度再建計画(計画期間：1969年 - 1978年度、実績期間：1969年 - 1972年度)に始まるといって良い。その後何度か再建計画が策定されたが、その経緯と概要は表 2 - 6 のとおりである。

表 2 - 6 国鉄再建計画の経緯とその内容

年次 項目	1次 再建計画	中止	2次 再建計画	3次 再建計画	4次 再建計画	
	計画 S44～53年 実績 S44～47年	計画 S47～56年 実績 廃案	計画 S48～57年 実績 S48～50年	計画 S51～52年 実績 S51年	S54～55年	
対策の 基礎	日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針 (S44.9.12 閣議決定)	国鉄財政新再建対策要綱 (S47.1.11 覚書)	日本国有鉄道の財政再建対策について (S48.2.2 閣議了解)	日本国有鉄道再建対策要綱 (S50.12.31 閣議了解)	日本国有鉄道の再建対策について (S52.1.20 閣議了解)	日本国有鉄道の再建について (S54.12.29 閣議了解)
地方鉄道 対策	地方鉄道のバスへの転換 (2,600 キロ)	地方閑散線を5年以内に撤去 (3,400キロ) 地元の同意を要する (自民党総務会決議 S47.2.18)	同左	地方鉄道の取り扱いの検討	地方鉄道の経営改善の推進	特定地方交通線83線区の廃止・転換への
関連委員 会の答 申・提言	国鉄諮問委員会の提言 (S43.9.4)				国鉄地方交通線問題小委員会の答申 (S54.1.24)	

出所：行政管理庁行政監察局[1984]『国鉄の現状と問題点』166～167頁より作成。



## 小括

以上みてきたように、1960年代から本格的に進展したモ - タリゼ - ションによって、輸送機関市場の中で、その独占時代が終わることになって国鉄経営悪化が始まる。しかし、国鉄経営赤字の根本的な原因は国鉄輸送量の減少ではなく、制度的な原因で当事者能力の欠如をもたらしたことと、また、政治的論理による大規模の設備投資に起因する借金であったといえよう。さらに、これらの制度的・政策的な要因を取り除かずに、そのまま放置していた当時の政権党であった自民党の政治的責任も大きいといわざるを得ないだろう。

国鉄は、政治主導の借入金による莫大な設備投資に国鉄赤字の根本的な原因があるにもかかわらず、国鉄自体の経営変革や生産性の向上が立ち遅れるなど時代の変化に的確に対応できなかったことが、国鉄経営の悪化をもたらした最も大きな原因であるという認識の下で、幹線鉄道の赤字の問題より地方鉄道の赤字の問題を大きく挙げながら、1969年から地方鉄道に焦点を合わせた国鉄再建計画を推進するようになったのである。すなわち、国鉄は、国鉄経営悪化の根本的な原因を取り除かずに、1969年度以後「日本国有鉄道財政再建促進特別措置法」に基づく第1次再建対策(1969～1972年度)から4次にわたり再建対策を講じることになった<sup>1)</sup>。そして、国鉄は市場競争に耐え得る事業体に変革し、鉄道事業の再生を図るべく、1960年代後半から地方鉄道の赤字問題に焦点を合わせて国鉄再建計画、すなわち、国鉄地方鉄道対策を講じ、1980年に「国鉄再建法」の成立と同時に不採算な国鉄地方鉄道の廃止・転換が実施されるようになった。その具体的な内容については次の第3章から述べられる「国鉄地方鉄道対策の展開過程」で詳しく検討及び分析していくことにする。

## 注

<sup>1</sup> これは、従来運輸省の経営に属していた鉄道事業その他一切の事業を包括的に継承して経営、管理する公法上の法人で、資本金は、政府の全額出資である。その目的及び業務は日本国有鉄道法(1948年12月20日、法律256号)に以下のように規定されている。

(目的)

第1条 国が国有鉄道事業特別会計をもつて経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。

(業務)

第3条 日本国有鉄道は、第1条の目的を達成するため、左の業務を行う。

1. 鉄道事業及びその附帯事業の経営
2. 鉄道事業に関連する連絡船事業及びその附帯事業の経営
3. 鉄道事業に関連する自動車運送事業及びその附帯事業の経営
4. 石油パイプライン事業であつてその事業の用に供する導管を主として鉄道事業の用に供する土地に設置して行なうもの及びその附帯事業の経営
5. 前各号に掲げる業務を行うのに必要な発送電及び電気通信
6. 前各号に掲げる業務の外第1条の目的を達成するために必要な業務

2 日本国有鉄道は、その業務の円滑な遂行に妨げのない限り、一般の委託により、陸運に関する機械、器具その他の物品の製造、修繕、検査若しくは調達、工事の施行、業務の管理又は技術上の試験研究を行うことができる。

<sup>2</sup> 日本国有鉄道の設立目的に関して、日本国有鉄道法(1948年12月20日、法律256号)第1条にその設立目的について以下のように定められている。

第1条(目的) 国が国有鉄道事業特別会計をもつて経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。

<sup>3</sup> 日本国有鉄道地方交通線対策室[1987]『地方交通線対策史』92頁。

<sup>4</sup> 角本良平[1996]『国鉄改革 JR10年目からの検証』交通新聞社、33頁。

<sup>5</sup> 山田徳彦[2001]『鉄道改革の経済学』成文堂、13頁。

- 
- <sup>6</sup> 草野厚[1989]『国鉄改革』中央公論社、27頁。
- <sup>7</sup> 国鉄経営破綻の根本的な原因とも言われる借金政策の具体的な実態については、角本良平[1996]『国鉄改革 JR10年目からの検証』交通新聞社、草野厚[1989]『国鉄改革』中央公論社、吉留路樹[1985]『許すまじ国鉄の分割・民営』市民出版社等を参照されたい。
- <sup>8</sup> 草野厚[1989]『国鉄改革』中央公論社、19頁。
- <sup>9</sup> 日本共産党中央委員会経済政策委員会[1981]『国民のための財政百科』89頁。
- <sup>10</sup> 同上、19頁。
- <sup>11</sup> しかし、これらの対策は、経済社会構造の変化に伴う輸送構造の変化等による貨物輸送量の減少及び旅客輸送量の伸び悩み、石油危機等による物価及び賃金の高騰に伴う大幅な経費の上昇、需要動向に即応した輸送力の見直し、要員合理化等の国鉄の経営改善措置が十分実施されなかったこと、運賃改定を当初の予定どおり実施できなかったこと等を原因として、いずれも所期の目的を達成し得ないこととなった。運輸振興協会[1990]『特定地方交通線対策の記録』3頁。