

## 第2節 国鉄改革をめぐる攻防

### 1. 国鉄再建監理委員会の発足

1982（昭和57）年7月30日、第2次臨時行政調査会は国鉄の経営形態について、「分割・民営化を行うべき」との内容を含む「行政改革に関する第3次答申」（基本答申）を鈴木善幸首相に提出した。これに対して、高木文雄国鉄総裁は「経営形態変更の議論の前に赤字対応策が必要で、いきなり分割・民営の議論はまずい」と発言したが、政府は8月10日、答申を最大限に尊重すると閣議決定した後、9月24日、行革大綱で「基本答申に沿って、5年以内に（1987年までに）事業再建の全体構想を想定し、その実現を図る」ことを決定し、「国鉄非常事態宣言」を発して、職場規律の確立、新規採用の原則停止など国鉄再建のための緊急10項目の実施を国鉄に求めた。

1982（昭和57）年11月、首相は中曽根康弘氏に代わったが、中曽根首相は所信表明演説の中で、臨調答申を最大限に尊重することを述べ、国鉄改革にかける意気込みを披露するなど鈴木内閣の改革路線はしっかりと引き継がれた。

政府は直ちに、臨調答申を実現するため中曽根首相を本部長とする国鉄再建対策推進本部を設置し、国鉄再建監理委員会の設置法案である「日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法案」（臨時措置法案）を臨時国会に提出した。国会は田中角栄氏辞職勧告決議案などの取扱いをめぐる紛糾し、さらに1983年度予算案の成立のめどが立たず、法案成立は大幅に遅れたが、1983（昭和58）年5月13日、臨時措置法案は参議院本会議で可決・成立した。（1983年5月20日公布）この法律に基づいて政府は6月10日、国鉄再建監理委員会を発足させた。この年の3月、第2次臨時行政調査会は最終答申を出し、国鉄の再建に関しては「今や単なる現行公社制度の手直しとか個別の合理化計画のみでは実現できるものではない」として分割・民営化の推進を改めて促した。

国鉄再建監理委員会とは、効率的な経営形態のあり方及び新形態移行に際して解決すべき諸問題について審議・検討を行うために設置された機関である。この委員会は当初臨調第四部会が推していた政府から独立し強権を持つ行政委員会ではなく、国家行政組織法の八条委員会すなわち審議会ということになっている。しかし、臨調側の強力な働きかけの結果、臨時措置法には、

内閣総理大臣は委員会の意見をを受けて講ぜられた施策の内容及び実施状況を委員会に通知する(第7条) 委員会は、委員会の意見をを受けて講ぜられた施策に関し、内閣総理大臣または関係行政機関の長に勧告することができる(第8条) 委員会は関係行政機関の長及び国鉄総裁に対し、資料の提出、説明、その他の協力を求めることができる(第12条)等の条項が盛り込まれ、通常  
の審議会よりもはるかに強い権限が与えられていた。

メンバーは亀井正夫・住友電工会長を委員長に、加藤寛・慶応義塾大学教授、住園正二・元運輸事務次官、吉瀬雄哉・日本開発銀行総裁、隅谷三喜男・東京女子大学学長の各氏が中曽根首相から任命された。(肩書きはすべて当時のもの) 亀井氏は委員長就任記者会見で分割・民営化に慎重な発言をしていたがそれは表向きのもので、分割・民営化の臨長答申を立案した当事者である加藤氏、住田氏(両氏は臨調第四部会で部会長と部会長代理を務めていた)がメンバーに加わった時点で監理委員会の結論は予想できた。とはいえ、世の中の流れは分割・民営化には固まっていなかった。国鉄からは臨調路線には反対という声がしきりに聞こえていたし、自民党内も三塚小委員会が「出口論」を党議として決めてから1年が経ち、職場規律の確立など緊急10項目が実施されれば分割・民営化までは進まないという空気が支配的だった。

## 2. 国鉄の抵抗

国鉄再建監理委員会は、1983(昭和58)年6月10日の第1回会議を皮切りに審議を開始した。まず監理委員会は、効率的な経営形態の議論に入る前に、国鉄の抜本的改革の実現まであと4年の歳月があり、それまでの間、手をこまねいていたのでは事態はさらに悪化し、国鉄事業の再建そのものが不可能になってしまうとの認識のもと、できる限り経営の悪化をくい止め効率的な経営形態確立の円滑化に資するため、国及び国鉄が緊急に行わなければならない措置について検討を始めた。

そして、1983(昭和58)年8月2日、監理委員会は「日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置の基本的実施方針について」(いわゆる「第1次緊急提言」)をとりまとめ、内閣総理大臣に提出した。第1次緊急提言が国及び国鉄に求めている内容は次のとおりである。

### (1) 経営管理の適正化

肥大化、硬直化した管理機構の見直し

企業性の欠如した体質からの脱却  
職揚親律の確立

(2)事業分野の整理

鉄道特性を有する部門への特化  
営業体制の合理化

(3)営業収支の改善及び債務増大の抑制

営業収支の改善  
設備投資の抑制  
資産の売却

この第1次緊急提言に対し、高木国鉄総裁は「赤字路線の分離、設備投資のあり方など重要な指摘があるが、これらは国鉄の将来のあり方とも関わっており、もっと基本的な論議が必要だ」と不満を隠さなかった。また自民党からも、「整備新幹線は当面見合わせる」という提言に、整備新幹線については党で別途検討していることを含んでもらいたいという注文がつけられた。

さらに監理委員会は、1983（昭和58）年9月1日、「昭和59年度日本国鉄有鉄道予算案について」という意見書を運輸大臣に提出した。これは、昭和59年度国鉄予算の調整にあたっては、「借入金等」の総額及び「純損失」の額が前年度予算で予定されている額を上回らないように最大限の努力をするよう求めたものであるが、関連業界と監理委員会の板挟みにあった国鉄では監理委員会に対する不満の声が続出した。

この頃になると、監理委員会の資料提出要求にも国鉄側はすぐには応じなくなり始めた。時間がかかるばかりか、次第に資料提出そのものも拒み始めた。その頃、国鉄上層部では改革派と現状維持派の対立が顕在化していた。改革派は経営改善計画による再建は難しく分割・民営化しかないという結論に到達しつつあり、公社制による全国一社制の存続を主強する現状維持派と対立した。現状維持派は監理委員会との窓口となっている経営計画室に対し必ずしもすべての資料提出・要求に応じる必要はないと指示し、監理委員会に対し抵抗した。困った監理委員会側は改革派に国鉄情報のルートを求めた。改革派はその求めに応じ、1983年暮れまでに、監理委員会と国鉄の間には経営計画室との公式ルートとは別に、改革派との非公式ルートが形成され、国

鉄改革の中で大きな役割を果たした。

### 3. 仁杉新総裁の登場

1983（昭和58）年12月2日、仁杉巖日本鉄道建設公団総裁が国鉄総裁に就任した。西武鉄道での勤務経験もあるこの新総裁が国鉄内を分割・民営化の方向へまとめることを期待しての中曽根首相の指名だった。仁杉氏は分割・民営化論者であるという声も聞こえてきていた。国鉄再建監理委員会も国鉄内改革派も仁杉新総裁の登場を歓迎した。

しかし、仁杉氏は就任後の記者会見で「110年の歴史を持つ組織という現実があり、この中に良い面があることも事実だ。国鉄部内の意見も十分聞いて新たな再建の道を探る」と分割・民営化に消極的な発言をし、中曽根首相や監理委員会を失望させた。仁杉氏にとって、分割・民営化は数ある国鉄再建を行うための手段の1つにすぎなかったのである。

1984（昭和59）年5月17日、国鉄は経営改善計画修正案を運輸大臣に提出した。修正案は、昭和60年度までに、幹線収支の均衡を実現し、職員を32万人（当初35万人）にまで減員するとしているが、昭和60年度の全体収支で当初目標より赤字は増大していた。同日、監理委員会は運輸大臣に「経営改善計画の変更について」という意見書を提出し、この中で、国鉄の努力は認めたものの、第1次緊急提言において求めた内容が昭和60年度までに実施されるよう格段の努力を国鉄に求め、幹線収支といったような経営の側面をとらえて将来の国鉄事業の経営状態を判断するのは妥当ではないとの考えを示した。

ここで重要なことは、国鉄が経営改善計画の修正案を提出したということは、国鉄現状維持派にとって分割・民営化に反対する拠り所となっていた当初の経営改善計画が破綻したことを国鉄自ら認めてしまったことである。監理委員会の亀井委員長は、意見書提出後の会見で「臨調で示された国鉄の新しい経営形態についての基本方針が重みを増していると思う」と述べ、慎重だった亀井氏が初めて分割・民営化を念頭においていることを明言した。

### 4. 仁杉発言と三塚氏の転向

1984（昭和59）年6月21日、仁杉国鉄総裁は日本記者クラブで国鉄経営の現状について講演した後、記者の質問に答えて「基本的には分割・民営化には賛成で、いま模索している」と発言した。翌日の新聞各紙は一斉にこの

発言を取り上げ、仁杉氏が「いよいよ分割・民営化の方向で国鉄内をまとめるのではないか」という憶測記事が紙面を飾った。何も聞いていない国鉄現状維持派幹部は驚き、仁杉氏のもとに押しかけ真意を尋ねた。すると、仁杉氏はあっさりとして誤解を招いたことに対して詫びた。仁杉氏としては、分割・民営化の前提として長期債務、年金、余剰人員といった問題の解決の必要性に触れており、臨調路線に賛成した訳ではなかった。しかし、総裁発言に対し国鉄内では発言の撤回を求める動きが起こっていた。

こうした中で、仁杉氏は6月30日付の国鉄部内誌で「私としては、分割・民営化のメリットが出て、しかも全国を一本化できる案があればそれに越したことはない」と釈明した。いったんは喜んだ国鉄再建監理委員会は、この事実上の発言撤回に失望し、仁杉氏の総裁としての指導力に疑問を持つようになった。

1984（昭和59）年7月上旬、監理委員会を本当に喜ばず1冊の本が出版された。題名は『国鉄を再建する方法はこれしかない』、著者は三塚博・自民党国鉄再建問題委員会委員長である。国鉄内改革派との綿密な打ち合わせのもとに書かれたこの本は、三塚氏の「出口論」別離宣言だった。昭和60年度での経営改善計画の実行状況を見てから経営形態の変更を検討するという党議決定もされている「出口論」ではもはや国鉄再建は困難であり、直ちに分割・民営化に踏み切るべきである。三塚氏の本はこのように提言していた。国鉄現状維持派は、いままで信頼してきた自民党運輸族の1人であった三塚氏の突然の転向に大きなショックを受けた。監理委員会は自民党内に強力な味方を得たのだった。

その一か月後の1984（昭和59）年8月10日、監理委員会は第2次の緊急提言を行った。この提言の概要は次のとおりである。なお、この提言で監理委員会としては初めて公式に分割・民営化の方向を明らかにしている。

#### 国鉄事業再建についての基本認識

国鉄経営の破綻の原因は現行の経営形態そのものに深く根ざすものであり、現行制度の手直しという対症療法によってはもはや国鉄事業の再建を実現することは不可能に近い。基本的には分割・民営化を念頭において、今後その具体的内容を十分検討したいと考えている。

長期債務問題は効率的な経営形態の確立と切り離しては解決しえない。この問題では最終的には何らかの形で国民に負担を求めざるをえない。

#### 当面緊急に措置すべき事項

- (1)余剰人員対策
- (2)用地の実態把握及び整理
- (3)地方交通線、貨物輸送など事業分野の整理
- (4)管理機構の見直し、職場の改善など

政府は8月14日の閣議で、第2次緊急提言を「最大限に尊重し、さらに一層必要な施策の推進を図る」ことを決定した。また、10月18日には運輸省も監理委員会に対し、分割・民営化と長期債務の処理方法について同じ認識であることを表明、さらに貨物と旅客は分離するのが望ましいとの貨物分離論を提案した。今まで分割・民営化に慎重だった運輸省までも監理委員会支持に回り、いよいよ国鉄現状維持派は苦しくなった。

#### 5.現状維持派の敗北

1984(昭和59)年8月から役員会により作成が進められていた国鉄独自の再建案の概要が固まったのは、第2次中曽根改造内閣が発足した直後の1984年11月20日のことだった。そして、12月22日、管理局長会議を経て基本方針が決定した。

その内容は、1987(昭和62)年4月1日で特殊会社への移行を図る一方、当面は全国一社制を維持するという非分割・民営化案であった。しかし、北海道、四国については国の政策的判断で分離・独立もあるとしていた。その他、昭和65年度末までに要員を18万8千人に圧縮する、地方交通線は20線を直営、70線を分離・独立させる、昭和61年度末で25.2兆円と予想される長期債務は3兆円を用地売却で処理し、15.6兆円は国に負担を求める、スト権は与えないという内容だった。

この案に対し、国鉄再建監理委員会の亀井委員長は「話にならない」と一蹴した。しかし、国鉄現状維持派は監理委員会に政治的影響を行使し得る人物が国鉄案を承認してくれれば、監理委員会に対抗できると考えていた。その人物こそ田中角栄元首相であった。仁杉総裁は、田中邸を訪れ国鉄の基本方針を説明した。仁杉は田中が基本方針を了解したものと受けとった。同時に国鉄現状維持派は、自民党三役はじめ関係者への陳情を行っていた。基本方針の評判は決して悪くなかった。

こうした一連の根回しを終え、国鉄は1985(昭和60)年1月10日、「経営

改革の基本方針」を公表した。しかし、この基本方針に対しては、抜本的改革に取り組む姿勢において厳しさが欠如している等との各界からの批判が相次いだ。

それにもかかわらず、国鉄は強気だった。経営計画室とは別に経営計画推進・秋山チームを作り、監理委員会側と徹底抗戦の構えを見せていた。

2月6日、中曽根首相は、「臨調方針に反対する国鉄幹部ははじめをつけるべきだ」と発言、初めて仁杉総裁の進退に触れた。さらに、仁杉総裁の親族会社であるイワオ工業が国鉄から受注していた問題が3月9日に衆議院予算委員会で指摘されるに至り、仁杉氏の指導力はないも等しくなり、分割・民営化に反対する国鉄内部を仁杉氏がまとめることは不可能な状況になった。

この頃になると、国鉄現状維持派が頼りとしていた自民党運輸族も、分割・民営化反対から分割・民営化をにらんだ条件闘争に戦術を切り替え始めており、もはや現状維持派の後ろ盾とはならなかった。そこで国鉄現状維持派は、ますます分割・民営化には反対しているとされる田中角栄氏に接近していくことになった。ところが、その田中氏が2月27日に脳梗塞で倒れ、現状維持派の目論見は崩れた。

5月15日、亀井国鉄再建監理委員長は記者会見で「国鉄の分割・民営化という政府の方針に従ってもらわなくては困る。もし従わないのなら代わってもらえない」と述べ、仁杉総裁を含めた国鉄幹部の更迭の可能性を示唆した。

そして、ついに6月21日、仁杉総裁は首相官邸に呼ばれ、中曽根首相から国鉄役員の刷新を伝えられた。6月24日、役員全員の進退一任をとりつけた仁杉総裁は中曽根首相宛に辞表を提出した。同時に、縄田副総裁、半田技師長のほか竹内、大田、岩崎、塩谷の四常務理事の退任も決まり、国鉄発足以来最大の首脳陣刷新となった。後継総裁には、杉浦喬也・元運輸事務次官がすでに決まっていた。

## 6. 国鉄再建監理委員会の答申

国鉄最後の第10代総裁に就任した杉浦新総裁は、直ちに組織・人事の一新に着手、非分割に向けて作業を進めていた経営改革推進・秋山チームを解散させると、1985（昭和60）年7月4日に総裁直属の機関として再建実施推進本部を設置し、降格させられていた改革派の1人、井出正敬・東京西鉄道管理局長を呼び戻し、推進本部の事務局長の要職に据えた。こうして、杉浦新

総裁のもと、国鉄内は次第に分割・民営化の方向でまとめられていった。

そして、国鉄再建監理委員会は、1983（昭和58）年6月発足以来2年余にわたる審議・検討の最終的結論として「国鉄改革に関する意見 鉄道の未来を拓くために」（以下「意見」と呼ぶ）をまとめ、1985（昭和60）年7月26日、内閣総理大臣に提出した。「意見」の概要は次のとおりである。

#### (1)国鉄改革についての基本認識

国鉄経営は危機的状況にあり、このままでは列車の運行など事業の運営まで重大な支障が生じることが危惧される。しかし、鉄道は今後とも中距離都市間旅客輸送、大都市圏・地方都市圏旅客輸送の分野において、重要な役割を担うと見込まれる。貨物についても、抜本的改革を行えば、今後とも相應の役割を果たしうると考える。

国鉄経営の破綻の原因は現行の経営形態（公社制度・巨大組織による全国一元的運営）に内在する構造的問題にあり、現行制度の枠内での手直しではもはや国鉄事業の再建は不可能であり、速やかに分割・民営化施策を断行するしか道はない。

#### (2)効率的な経営形態の確立

分割

( )全国6分割

本州3（東日本・東海・西日本）及び北海道・四国・九州

( )貨物部門については旅客会社から分離・独立、全国一元的な運営を行う

( )収益調整方式

本州会社

新幹線一括保有方式の採用

三島会社

長期債務の免除及び基金の設定

民営化

当初は国鉄の100%現物出資の特殊会社とし、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社化を図る。

労働基本権は付与する。

その他

旅客会社が引き継ぐ路線は特定地方交通線を除く全路線とし、現在法律に

基づき実施され、また実施が予定されている特定地方交通線対策は強力に推進する。

バス事業については、新経営形態移行時にはいったん旅客鉄道会社がそれぞれの事業所単位で引き継ぐが、鉄道事業と一体的に経営する特段の事情がある場合を除き、原則として分離・独立させる。

整備新幹線は、現在の計画によれば膨大な投資を必要とし、また新会社の経営に大きな影響を及ぼすことが予想され、財源問題などを考慮に入れて慎重に判断する必要がある

### (3)国鉄事業再建に際して解決すべき諸問題

#### 余剰人員対策

#### ( )余剰人員の規模

昭和 62 年度の国鉄の在籍職員数約 27 万 6 千人に対し、新会社総計の適正要員は約 18 万 3 千人であるため、余剰人員は約 9 万 3 千人に上る。

#### ( )対策の主体

#### 国鉄（移行まで）

#### 2 万人程度の希望退職募集の実施

#### 旅客鉄道会社

旅客部門の適正要員規模の 2 割程度（約 3 万 2 千人）を旅客鉄道会社に移籍させる。

#### 旧国鉄

残る約 4 万 1 千人を引き受け、3 年を限度として再就職先が決まるまで雇用する。

#### 長期債務等の処理

#### ( )処理すべき長期債務等の総額

37.3 兆円

#### ( )処理方法

まず、新事業体が最大限の効率的経営を行うことを前提に、当面収支が均衡し、活将来にわたって事業を健全に経営できる限度の長期債務等を負担し、それ以外は「旧国鉄」において処理する。この結果、新事業体の負担分は約 11.4 兆円で、残る約 25.9 兆円は「旧国鉄」で処理する。

「旧国鉄」の処理分は、用地の売却収入や新事業体への出資株式の売却収入、新幹線保有主体からの収入を充てるなど可能な限りの手段を尽くすが、

その上でなお残る約 16.7 兆円の長期債務等については、何らかの形で国民に負担を求めざるをえない。

#### (4)改革の推進体制及び移行時期

政府及び国鉄における強力な実行推進体制の確立

国鉄事業の分割・民営化は昭和 62 年 4 月 1 日に実施

### 7. 推進体制の確立

国鉄再建監理委員会の「意見」を受けた政府は、1985（昭和 60）年 7 月 30 日の閣議で、「最大限に尊重し、速やかに成案を得て所要の施策の実施に移す」との対処方針を決定するとともに、国鉄改革に関する関係閣僚会議を設置した。また、8 月 7 日には、余剰人員問題について総合的かつ円滑な雇用対策の推進を図るため、内閣総理大臣を本部長とする国鉄余剰人員雇用対策本部を設置した。さらに運輸省においても「意見」の提出を受け運輸大臣を本部長とする国鉄改革推進本部が設置されるなど、政府一丸となった国鉄改革のための推進体制が確立された。

一方、国鉄側は「意見」の出された 7 月 26 日、「国鉄としてはこの『意見』を受けて決定される政府方針に従い、その円滑な実施のため総力を挙げて努力し、国の機関としての責務を全うする決意である」との総裁談話を発表し、改革に対する意欲を表明した。実際その後、国鉄は再建実施推進本部内に、分割・民営化にあたって解決すべき諸問題を検討するためのテーマ及び地域ごとのプロジェクトチームを発足させ、さらに 8 月 7 日には、余剰人員対策の有効かつ円滑な実施を図るため、同じ年の 6 月から設けられていた余剰人員対策推進本部を強化するとともに、本社職員局内に雇用対策室及び職業訓練室を設置するなど、新会社発足に向けての推進体制の一層の整備を図った。

しかし、国鉄内に分割・民営化に反対する動きがなくなった訳ではなく、監理委員会の「意見」に対して、労働組合側は旧同盟系の鉄労が賛意を示したものの、国労・動労・全施労・全動労の旧総評系 4 組合は「公共鉄道の役割を無視したもの」と分割・民営化反対の共同抗議声明を発表するなど依然として抵抗を続けていた。

その後政府は、10 月 11 日に「国鉄改革のための基本的方策について」を閣議決定した。この閣議決定は、先の 7 月 30 日の閣議決定に基づき国鉄改革の実施を図るものとし、その基本的方針を整理し、政府として監理委員会の

「意見」に沿って国鉄改革を確実に進めていくことを改めて確認したものである。これにより、監理委員会の「意見」に示されている国鉄改革のための諸方策が正式に政府の方針として確認されるとともに、国鉄改革の道はこれらの方途以外にないことが再確認され、改革の方針が明確に示された。この中で、国鉄の新経営形態への移行時期を1987(昭和62)年4月1日とすることが正式に決定され、政府・運輸省は各種施策の具体的あり方の検討に入った。

国鉄の貨物部門のあり方について監理委員会の「意見」は、政府及び国鉄に対し専門的立場からの実行可能な具体案の作成を指示していたが、12月2日、運輸省は「新しい貨物鉄道会社のあり方について」をとりまとめた。余剰人員対策では、12月13日「国鉄余剰人員雇用対策の基本方針について」を閣議決定、長期債務等の処理問題では、1986(昭和61)年1月28日「国鉄長期債務等の処理方策等について」を閣議決定し、政府として各問題に対する方針・手順を示した。

この頃になると、国鉄内の労働組合の構造にも大きな変化があった。国労は依然として分割・民営化に反対していたが、動労が柔軟に対応し始めたのである。そして、1986(昭和61)年1月、動労は鉄労・全施労とともに、違法ストはしない、希望退職に協力する、雇用確保に努力する等を内容とした労使共同宣言に調印した。こうして経営陣は鉄労とともに心強い味方を得たのだった。(第3部第3章第2節参照)

## 8. 分割・民営化実現へ

政府は、これまでに述べた一連の閣議決定などに基づき、「日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和61年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案」(61年度特別措置法案)及び国鉄改革関連8法案の策定作業を進め、1986(昭和61)年2月から3月にかけて61年度特別措置法及び国鉄改革関連8法案を閣議決定し、第104回通常国会に提出した。このうち、国鉄職員の退職を促進するための特別措置等を定めた61年度特別措置法は5月21日に成立し、同月30日に公布・施行されたが、残りの8法案については、第104回国会で継続審査の扱いになり、第105回臨時国会で衆議院が解散されたため、いったんは廃案となった。

しかし、7月6日の衆参同日選挙は自民党の圧勝に終わり、次の国会での国鉄審議を平穏なものとした。国鉄改革関連8法案は9月11日に召集された

臨時国会に改めて提出され、10月28日、衆議院本会議で可決され、11月28日に参議院本会議で可決・成立し、国鉄の分割・民営化は現実のものとなった。国鉄改革関連8法案とは次の8つの法律を指す。

(1)日本国有鉄道改革法

国鉄改革の基本方針及び改革の実施に関する基本的な事項を定めている国鉄改革全体の根幹となる法律である。

(2)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

旅客会社及び貨物会社の出資・設立を定めるとともに、その目的及び事業範囲について規定している。

(3)新幹線鉄道保有機構法

新幹線鉄道保有機構の業務内容、貸付料等について定めている。

(4)日本国有鉄道清算事業団法

国鉄清算事業団の根拠法である。

(5)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の促進に関する法律

(6)鉄道事業法

国鉄の分割・民営化に伴い、国鉄関連諸法とともに地方鉄道法を廃止し、新たに鉄道に関する事業規制を一元化するために制定された法律である。

(7)日本国有鉄道改革法等施行法

(8)地方税法及び国有資産等所在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

そして、1987(昭和62)年4月1日に国鉄は分割・民営化され、JRグループが誕生した。