

「民営化」の幻想

～国鉄分割30年～

1面から続く

当時としては斬新な「上下分離案」を提案したのは誰だったのか。今となっては突き止めるすべはないが、できるだけ組織を温存したい国鉄幹部と一部の運輸官僚との合作だったという説が有力だ。だからといって、臨調が指摘したように「議論する価値もない」愚策だったのだろうか。

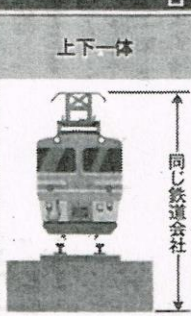
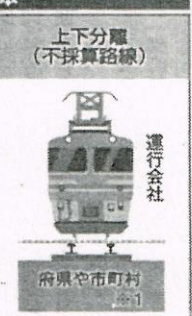

答えは欧州にある。国鉄分割とJTR7社発足の翌1988年、スウェーデン政府は、全国一律の上下分離を導入し、民間企業の活力も利用しながら鉄道事業の再建に成功した。90年代に入ると、その方式は欧州から世界各国へ広がった。

「国が管理する上下分離は、現在では世界の標準となっている」。世界中で地方路線を見てきた關西大の宇都宮浄人教授(56)交通経済学一は断言する。

もう一つの改革案

欧州「国管理」で維持

公共交通のあり方を総合的に計画しているケースもあるが、その場合も中央政府が財政措置で支えている。負担を地方に丸投げするようなどとはしない。

日本	EU
<p>上下一体</p>  <p>同じ鉄道会社</p> <p>JR、私鉄各社</p>	<p>上下分離 (不採算路線)</p>  <p>運行会社</p> <p>青森・青い森鉄道、京都丹後鉄道、岐阜・養老鉄道など</p>
	<p>上下分離 (全国の路線)</p>  <p>運行会社</p> <p>スウェーデンなど EU各国の路線</p>

※1 府県や市町村の直接保有、第三セクターの保有などさまざまな形式がある
 ※2 国や国が財政支援する施設会社など

旅客鉄道会社が独立採算で線路を維持しているのは世界の例外だ。宇都宮教授は「日本の政府や住民、マスコミは『鉄道は赤字でなければいけない』という意識にとらわれている。世界の鉄道はほとんどが赤字路線で、JR北海道は世界から見れば『普通の鉄道会社』だと指摘する。

「全線を維持すれば会社第2次臨時行政調査会 鈴木善幸首相が掲げた増税なき財政再建を旗印に行政改革を議論した政府の諮問機関。1982年に発足した中曽根康弘政権下で国鉄、日本電信電話公社(現NTTグループ)、日本専売公社(現JTグループ)の3公社民営化を推進する原動力となった。元経団連会長の土光敏夫氏(故人)が会長を務め、「土光臨調」とも呼ばれた。

証言 謝罪して案を撤回

元衆院議員・鹿野道彦氏(74)



小坂徳三郎元運輸相の改革案が報道されたときは驚きました。当時、私は運輸政務次官でしたが、何も知らされていなかった。いきなり出たから、議員たちが怒って取まらない。私が大臣の代名詞として謝り、案を撤回しました。

田中派の議員は「検討した値する」と食いがりましたが、その後、まともに議論されることはありませんでした。当時の運輸族は福田派が多く、中でも取りまとめ役の三塚博元運輸相(故人)は国鉄内の「改革派」とはなれないかと思えます。

揺れる鉄路

第一部

自治体回りを始めた。しかし、財政の苦しい自治体側に、それに応じる余裕はない。30年前には予想しなかった「鉄路消滅の危機」が、沿線住民の不安をかき立てている。

鉄道政策に詳しい英リーグス大のクリス・ナッシュ教授は11月下旬、東京都内で

「5年で破綻します」「話し合いの入り口に立たせてほしい」。JR北海道は11月に維持困難路線を公表し、経営の窮状を訴えて路線維持の負担を求める沿線

次回は、JR北海道の経営を大きく左右する「経営安定基金」を検証します。

気脈を通していたのです。私自身も、分割民営化しれないかと思っていました。国鉄は組織が大きすぎた。でも、人口減少や地域格差がこまごま進み、JR北海道の経営がこれほど悪化するとは読み切れなかった。政府はJR東海のリニア中央新幹線の建設を財政投融資で支援しますが、「地方創生」を掲げるなら、地方路線こそ支援するべきではないかと思えます。