

「公共交通の抜本的な見直しの時期が来ているのでは？」

平成 29 年 9 月 19 日

●三毛猫さんからの質問

私鉄道愛好家として西田先生にお聞きしたいのですが国鉄の分割民営化により 7 つの会社に分割されはや 30 年がたちました！鉄道網の変革や技術革新により大きな成長を遂げましたが人口減少や厳しい経営環境にみまわれています！鉄道やバスの交通網は地域の人々の生活に大きな影響をもたらすことになるだけに政府や地方自治体による公共交通の在り方の抜本的な見直しの時期が来ているのではないですか？

●西田昌司の答え

先日、私は岸田文雄政調会長を訪れまして、国鉄改革 30 年の総括をすべきと申し上げてきました。約 30 年前、国鉄は赤字だらけだったので、民営化することによって無駄をなくして効率を上げようということになり、昭和 62 年に国鉄改革が行われました。それまでの莫大な負債は国鉄清算事業団に負わせて債務を切り離し、国鉄は JR7 社に分割されました。

民営化することによってサービスが向上する等のメリットもたくさんありましたが、JR7 社間に格差が生じているのは大きな問題です。JR 東日本・JR 東海・JR 西日本の 3 社は早くから上場して利益を上げていますし、それらに遅れて JR 九州も上場を果たしました。しかし、JR 北海道・JR 四国は上場の見込みは全くありませんし、赤字体質はこれからもずっと続くでしょう。

民営化それ自体は良いアイデアだったのですが、分社化してしまったがために JR グループ全体をコントロールする力が全く働かなくなってし

まったのが格差の根本的な原因です。当時の国鉄を1つの会社にするとなるとあまりに巨大すぎて上手く経営がいかないだろうということで7つに分けたのですが、本来は7つの会社の上に持ち株会社を作るべきだったのです。経営は7社それぞれに任せるとしても、全体の利害調整や格差の是正についてはホールディングスが目を配って、経営支援をしたり一部を統合させる等の様々な形で全体をバランスさせるのです。ところが、国鉄改革当時は持ち株会社が禁止されていたためにそうはなりませんでした。

戦前は三井や住友や三菱といった財閥がありましたが、財閥はまさしく現在のホールディングスでした。しかし、財閥を「侵略戦争遂行の経済的基盤」と見なしたGHQは戦後になって財閥解体を行いました。「戦前、財閥と軍部が一緒になって満州に進出したりといった国策事業に猛進したために、日本は結果的に戦争に突入したのだ」という考えの下、持ち株会社は独立禁止法で禁止されたのです。

しかし、外国の企業と互角に渡り合うためにもホールディングスを認める方が有利な面が確かにあることから、金融ビッグバンの一環として1997年に持ち株会社が解禁されました。現在では、傘下に様々な株式会社を持つホールディングスが活躍していますが、それが現在という時代の趨勢でしょう。

国鉄改革の30年間には光もあれば影もありますし、様々な問題が出てきているのは事実です。この30年を振り返っての議論をすべきですし、そういった部会を自民党の政調の下に作るべきと岸田政調会長に申し上げたところ、大いに賛同されまして、前向きに検討する旨の返事をいただきました。ところがその後に解散総選挙の運びとなりましたので、実際の動きは選挙が終わってからとなるでしょうが、選挙の際も公約として国鉄改革の総括、及び、公共交通の整備を掲げて有権者にしっかりと訴えるべきと思います。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>