

「民営化」の幻想 ～国鉄分割30年～

①

JR北海道が鉄道網の半分を「単独では維持困難だ」と公表し、沿線の自治体や住民が不安を募らせている。JR7社の発足から来年4月で30年。「分割民営化」と呼ばれる国鉄改革をあらためて検証し、危機の源流を探った。

〔揺れる鉄路「東京取材班が担当し、8回連載します」〕

旧国鉄の鉄道施設は、国が恒久的に所有、管理する。JR7社が発足する5年前の1982年、こんな発想を盛り込んだ国鉄改革案が、運輸省（現国土交通省）内で策定された。当時の小坂徳三郎運輸相は「国鉄再建方策」と題し、鈴木善幸首相（いずれも故人）に上申した。

「あの案がまともに議論されていたら、国鉄改革は違う方向に進んだかもしれない」。当時、運輸政務次官だった鹿野道彦（元衆議議員）は証言する。原本は失われたが、取材班は11月下旬、B5判9ページに書きされた概要版を、茨城県・筑波山のふもとにある国立公文書館分館で見つけた。

注目すべきは、国鉄路線のすべてを対象に全国一律型の「上下分離」を目指した点だ。新設する「日本鉄道運営公社」が列車の運行（上）を、国所管の「日本鉄道保有公団」がレールなど鉄道施設の所有・管理（下）を担う。不採算路線を沿線自治体などが所有する現在の上下分離方式とは、根本的に異なっていた。

実現していれば、施設の安全対策などには国費が投じられ、地方路線の赤字は大都市

消えた「上下分離案」

圏や新幹線の収益で補えたこととなる。当時39万人いた職員を24万人まで段階的に減らし、私鉄並みの経営効率を実現する工程表も盛り込まれていた。

当時の報道によると、鈴木首相は当初、この案を支持した。ところが事態は急変する。報道先行で表面化した事に腹を立てた自民党の運輸族議員が、猛攻撃を始めたのだ。

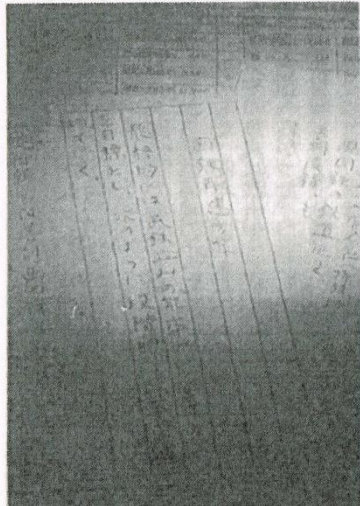
「党への根回しがない」「政党政治の否定だ」。批判の声を上げたのは福田赳夫元首相率いる「福田派」の一部議員たちだった。逆に、案を評価したのは小坂氏が所属する田中角栄元首相の「田中派」。国鉄改革はすでに党内権力闘争の具となっていた。

事態の收拾に当たった、当時は福田派の鹿野氏は議員たちを下げ、「小坂氏の私的な案だった」として、公式に撤回した。「中身ではなく、党内手続きの問題だった。経済界出身の小坂さんは、根回しが下手だったから」

混乱の後、この上下分離案が国会や自民党内でもともに議論された記録は残っていない。国鉄改革論議を主導した第2次臨時行政調査会（第2臨調、81～83年）は当時、すでに「分割民営化」案に傾いており、上下分離案を議論する価値もないと切り捨てた。

全国の鉄道網の安定維持を主張した勢力は「国体護持派」などとレッテルを貼られ、世論の支持も、急進的とされた分割民営化案へと一気に傾いていった。

2面に続く



旧運輸省が検討した「国鉄再建方策」の写し。世界の先駆けとなる可能性もあった上下分離案は、国立公文書館分館にひっそりと眠る

揺れる鉄路

第1部