

JR 30年の変容



国鉄職員の息子として生まれ育ってきた者として、国鉄の解体を複雑な思いで見つめてきた。あれから30年。朝日新聞4月2日朝刊の標題のリードから「JR7社が1日、誕生から30年を迎えた。赤字で行き詰まった国鉄を分割・民営化し、サービス意識が向上。駅ビル、ICカード、豪華列車といった事業も消費者の支持を得た。半面、地方ではローカル線の廃止が続く。光と影が際立ってきている。

1987年の民営化で、国鉄時代は「民業圧迫」として制限されていた不動産業や旅行業が自由になった。旅客鉄道は地域6社に分割され、硬直的な全国一律サービスは見直した。JR貨物も含めた7社が、互いにライバルになって競うことも期待された。車両速度、接客、トイレの美しさまで張り合った。通勤圏を中心に乗客は戻り、JR東、西、東海、九州は上場も果たした。

一方、職員年金を含めて37.1兆円あった国鉄債務は返済途上だ。民営化時、JR東、西、東海、貨物が15兆円近くを引き受けた。残りは国鉄が持っていた土地の売却などで返そうとしたが、バブル崩壊で計算が狂った。98年、24兆円を国の借金にして、税金で返し始めた。15年度末で17.8兆円に減ったが、完済は58年度の予定。まだ40年以上かかる。JR4社は着実に返してきた。昨年までの9月末での長期債務は計7兆円ほどだ。巨額投資する会社も出ている。JR東海は14年末、「健全経営は維持できる」と判断し、建設費9兆円のリニア中央新幹線を着工した。27年に品川―名古屋間で開通し、新大阪延伸も計画 중이다。

その一方で、JRのローカル線廃止は続く。14年には岩泉線（岩手県）と江差線の木古内―江差（北海道）、16年には留萌線の留萌―増毛（同）がなくなった。「国鉄が…あなたの鉄道になります」「民営分割ご安心ください」「ローカル線（特定地方交通線以外）もなくなりません」民営化前、自民党が出した新聞広告はうたっていた。沿線人口が少なく、鉄道事業の黒字が見込めないJR北海道、四国、九州に計約1.3兆円の「経営安定基金」を分配。年7%超の運用益で赤字を埋めるつもりだった。だが、バブル経済がはじけた。金利低下で運用益は想定割れした。政府の交通政策は道路優先で、17年度予算では道路の年約1.7兆円に対し、鉄道は0.1兆円。鉄道の7割超は北海道、北陸、九州新幹線の建設費に回る。ローカル線は厳しさを増す。JR北海道は15年度、鉄道事業が482億円の赤字だった。昨年11月に「全路線の半分が自力で維持できない」とし、バスへの転換などを提案し始めた。

JRの光と影について、今後もじっくりと見つめていきたい。

(2017年4月13日)