

私の視点



日本女子大学教授(消費者政策学)

ほそかわ こういち
 細川 幸一

放漫経営で破綻状態に陥っていた国鉄をJR7社に分割・民営化してから30年。効率を重視し経営意識が進んだ結果、運賃値上げは抑制され、接客もよくなった。しかし弊害も指摘されている。

一つは民営化による効率優先で鉄道の公共性が軽視されてきたことだ。収益重視のため新幹線や特急が優先され、住民の足が犠牲になっている。地方では路線廃止や譲渡も相次ぐ。利用者本位の経営を促す仕組みづくりが急務である。

鉄道事業法を改正して利用者評議会をつくり、沿線住民の声を経営に反映する仕組みを各社に法的に義務付けてはどうだろうか。現在でも、消費者行政の監視役として民間人10人で構成される内閣府の消費者委員会は、JRなど鉄道運賃の改定に關し意見を述べる権限を持つ。運行計画なども含めて、より広く公益性を確保するための勧告ができる仕組みがあってもよい。

もう一つの弊害は、分社したこと各社間の連携不足と格差が生じたことである。ネット予約システムはバラバラでサービスが異なり、各社をまたぐ列車も削減傾向にある。

経営の格差は、より深刻だ。東海道新幹線を持つJR東海は、総投資額9兆円余りとされるリニア新幹線を建設するほどの超高収益企業だが、JR北海道、四国は大赤字で路線維持に苦労している。しかし、分

JR経営 利用者本位で

民営化30年

社してしまったゆえに高収益のJR東日本や東海が赤字会社を財政支援することは困難だ。

分社化の弊害の解決策として、閣僚からは一部合併のアイデアも出ているが、持ち株会社を設立し、その下に7社を位置づける考えもある。そうすれば、連携が強化され、上場を果たしたJR東日本、東海、西日本、九州の配当を、経営の厳しい他社への支援にあてることもできる。

線路などの施設は公的所有とし、JRが列車運行を行う上下分離方式も検討できよう。道路は税金でつくられるのだから、線路も同様でよいという考えだが、線路は持ち株会社の所有にすれば税金の投入は避けられる。

電話料金のように、すべての利用者が一定の負担をすることで全国網を維持するユニバーサル料金制度も国民の支持が得られれば検討できるだろう。1人1乗車当たり3円を鉄道運賃に上乗せすれば、約730億円の原資を生み出すとする専門家の試算もある。

欧米では人権としての移動する権利も主張されている。高齢化が進む今日、鉄道網の維持は重要な政治課題だ。国鉄分割・民営化を検証し、再び国会で議論する機会をぜひ設けてほしい。

◆投稿は手紙か siten@asahi.com へ。電子メディアにも掲載します。