

論壇

国鉄債務 政府の重荷に

先日、外務省の依頼で、ウクライナ向けの講演を行った。もっとも現地に行ったのではなく、オンラインを利用した講演だ。現地の政府関係者の方が発言していたが、ウクライナには国や地方公共団体などが管理する国営企業や公営企業が多くあり、その数では世界一多いそうだ。30年ほど前まではソビエト連邦の傘下の社会主義経済体制であったので、現在でも経済は当時の負の遺産を多く抱えている。国有企業の持つさまざまな問題が表面化しているようだ。日本の民営化にも強い関心を示し

伊藤 元重

学習院大教授(国際経済学)

ていた。

こうした講演の機会を捉えて、日本の民営化について少し整理してみた。国鉄・電電公社・郵政など、日本も大規模な民営化に取り組んできた。民営化とは言わないが、電力分野でも旧来の電力会社の独占を是正するような改革が続けられており、これもウクライナ

代に入社したのはほんの数人の役員しか残っていない。民営化はそれほど昔の話ではあるが、民営化前の国鉄がひどい状況であったことは語り継がれなくてはいい。

民営化直前の国鉄の債務(借金)はおおよそ37兆円だった。その年の政府税収の総額に匹敵する金額

「民営化」は正しい判断

の民営化の議論に示唆するところが多かった。

民営化は多くの人にとってほるか昔の話である。国鉄が分割民営化されたのは1987年4月のことだ。それから34年がたっている。JR各社の社員の大半は民営化後に入社してきた人たちで、国鉄時

だ。国鉄の債務が政府の重い財政負担になっていた。民営化によってそうした危機を脱し、JR東日本やJR東海が非常に健全な経営を続けていることは、民営化が正しい決断であったということだ。

興味深いことに、JR各社は民

営化してから30年以上、消費税率引き上げ時の転嫁を除き基本的に料金の引き上げをしていない。料金を引き上げないで経営を安定化させてきたのだ。慢性的な赤字と料金引き上げというのが旧国鉄の体質であったことと対照的である。一度も料金改定をしていないということに関連して、鉄道料金はいまでも総括原価方式という料金規制が残っている。要するに鉄道運営にかかる費用に一定の利益を上乗せして料金が決まるという方式だ。

鉄道料金 規制見直しを

かつては多くの料金がこうした規制の下にあった。電力料金、航空料金、通信料金などだ。ただ、民営化や規制緩和の中でこれらの料金自由化が進んでいるが、鉄道料金だけはまた総括原価方式の規制が残っている。この規制が鉄道の柔軟な経営を阻害している。鉄道料金の規制緩和についての議論が必要となる。

コロナ禍が収束すれば、大都市圏でのラッシュアワーの混雑が戻ってくるだろう。感染が完全になくなることはなさそうなので、混雑は避けたいところだ。そこで混雑時は料金をあげて、それ以外の時間帯の料金を下げるというピークロード料金制の本格的な導入が考えられる。残念ながら、現在の料金規制の下では、ピークロード料金のような時代の要請にあった柔軟な料金設定ができない。コロナ禍は日本のいろいろな制度を見直すきっかけになっているが、鉄道料金の規制も見直す時期にきている。

*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。