

第2章 「分割・民営化」の意義

この章では、国鉄の「分割・民営化」について、それぞれがどのような状況のもとで実行され、どのような影響をもたらしたか検証する。現在では、一般名詞として、国鉄の「分割・民営化」となっているが、この章では、同時に語ることなく、双方を分けて考えることにする。そしてこの章では、頂序を入れ替えて、一般的な要件と思われる「民営化」の意義について、先に述べることにする。

第1節 「民営化」の意義

この節では、国鉄の「民営化」の意義について記述するが、より分かりやすくするために、

1. 民営化された後の姿となる「民間企業」
2. 民営化の前段階となる「公営企業」
3. 公営企業を「民営化」することの意義

そして最後に、

4. 国鉄を「民営化」すること(したこと)の意義
- といった順序で説き起こすことにする。

1. 「民間企業」であること

言うまでもなく、日本の産業経済を主に担っているのは、民間企業である。この「民間によって経営される企業」としか表面上は捉えられない言葉には、どのような特徴があるのだろうか。もちろん、日本はおろか、世界中で経済の主軸となっている「民間企業」であるから、かなりのメリットが存在するのであろう。ここでは論中の意義に照らして、以下のことを挙げることにする。つまり、

- (1) 資本を広く一般から集めることができる
- (2) 利潤の最大化を追求することができる
- (3) 自主的経営ができる

ということである。ここでは、これらの条件に沿って述べていくことにする。

さて、これらの条件に共通しているのは、行政などの外部的な制約を最小化できるということである。つまり、社会の一員としての法律的・道義的責任を負ったうえで、自己の能力に応じて、多角化などについても自由な経済活動をすることができるのである。この権利は、日本の社会においても認められたものであるし、また、今日の情勢を見るかぎり、これが社会にとっても有益であるように思われることは、ここでの二言を待たないであろう。

しかし、それでは数年前まで存在した「国鉄」のような、また、現在でも国や地方で広く行なわれている「公営企業」の存在の意味とは、いったい何であろうか。

2. 「公営企業」の意味

この章の「公営企業」の意味は、「行政が直接的・間接的に経営に参加する企業」である。これは、行政が運営することによる「公共性の確保」と、企業の条件たる「採算性の確保」という両方の長所を両立するものである。なおここで「直接的・間接的に」とした理由は、国や地方自治体の一部局としての運営（この形態においては通常は企業とは見なされない）だけでなく、公団・公社や、第3セクターなどの形式によって、資本参加する場合も含めたからである。

さて、その前提に立つとするならば、「公営企業」には、どのような特徴が挙げられるだろうか。これは、民間企業の条件のちょうど逆を思い浮かべればよい。要約すれば、行政が運営にタッチすることである。このメリットは、民間の資本だけではなく、行政の予算や補助金などの資金によって、ある程度採算面で不安がある場合にでも、市場参加が有効になることである。また、市場を完全競争の状態におくのではなく、自然独占の方が公共性が確保されやすい業種もあり、そのような業種には一民間企業ではなじまない場合もあるからである。そのため、国民の生活の中で、とくに「公共の福祉」を履行するうえで不可欠な分野において「公営企業」の占める割合が高いといえる。代表的な業種としては、郵便事業などの通信分野、交通事業（鉄道・高速道路など）、福祉事業などがあげられる。（その他にも、現代においてはいわゆる行政サービスは多岐にわたっているが、「公営企業」の性格にそぐわないと判断し、あらかじめ削除してある）

3. 公営企業を「民営化」すること

前項で見てきた通り、「公営企業」にもそれなりの意義がある。しかし、公営企業の赤字問題が表面化するたびに、またそれが恒常化するにつれて、公営企業を民営化することが検討され、それに伴い国鉄や電電公社などで民営化が実施された。それでは、これはどういったことなのだろうか。これは、結局のところ「自由化」の問題に帰着するものである。「自由化」には、新規に他社の参入が認められるということもあるし、公営企業自身が関連事業に進出する際の「公営企業であること」に由来する各規制を、「民営化」によって緩和する場合もある。まず前者についてであるが、公社時代には法令などで独占状態が確保されていることが多いが、新たに競争原理を導入することで、その産業分野での発展を促すことがある。しかし、その場合に企業としての規模もさることながら、公営企業と民間企業では、設立の意義や条件があまりにも違う。それによって、新規参入があってもうまくいかない、あるいはそもそも参入する企業が現われないことが予想される。そこで、企業としての初期条件だけでも同じとなるように、公営企業を民営化することが当然考えられる。

また、公営企業においてはその巨大さゆえに、多角経営はおろか本業に関連する事業にも進出が厳しく制限されていた。「官業による民業の圧迫」などと呼ばれ、一般にもよく知られている。ただし、企業の存続や、さらなる発展のためのリストラクチャリング（事業の再構築）は必要なことである。現在も、あらゆる業種の企業において大幅な「リストラ」が行なわれていることは周知の事実である。また、リストラの一環として、新規事業の開発を含む多角化が行なわれているのである。これも、公営企業を民営化する場合のメリットとなる。

また、多角化であるが、公営企業の膨大な赤字のために、関連事業に進出せざるを得ないこともある。多角化のために民営化する場合については前に述べたが、それにしても、あまりに赤字が多額であれば、企業の体力にも関係してくるので、一度清算するために「民営化」することも考えられる。公営企業に行政の予算や補助金で、損失補填が行なわれているはいえ、その浪費は許されず、このような「親方日の丸」的な放漫経営の姿勢は、国民の過剰な負担になりうる。民営化によって、行政のデメリットとなる不要な介入を排除し、株式上場によって、民間の正常な経営感覚を導入することができる。株式を購入した投資家は、出資した範囲内の責任しか負わなくて済み、

またJT（日本たばこ産業）株放出問題に見られるように、そもそも株式の購入は任意でもある。こうして、民間企業の経営上の自由化・民主化の原理が導入されたのである。

現在、公営企業はその多くが赤字経営に陥っているが、実際に民営化された例としては、旧国鉄がその代表としてあげられるので、次に述べることとする。

4. 国鉄を「民営化」すること

第2部で述べられた通り、「国鉄」は解体され、民間会社のJRとして新たに発足することとなった。そのプロセスはともかく、ここでは、国鉄を民営化することの意義について前項の分析に基づいて述べていく。

まず、新規参入の「自由化」の問題であるが、現代では鉄道事業への新規参入の可能性は、非常に小さいと断言できよう。この理由としては、新線の建設には、地価の高騰等によって建設費が膨大になることと、また仮に営業まで到達したとしても、競合する他の交通機関との競争の激化や、モータリゼーションの進行によって、鉄道の経営が困難になることが予想されるからである。

もう一方の自由化、つまり多角化であるが、これは当然国鉄時代にはなし得なかったものである。国鉄時代には、多角化は他の公社と同様に厳しく規制されていた。一方で、輸送体制の改編によって膨大な「余剰人員」と遊休地を抱えることになった。ここではその詳しい理由について触れないが、これらの状況が国鉄の経営を圧迫することになった原因であることは事実であって、これらの資産を活用できる体制に変身することが求められていた。また、経営基盤の強化・確立の面からも、事業の多角化は必要なことである。鉄道事業それ自体では、公益事業の側面からみても、多額の利益をあげることは、容易ではないからである。

さて、そのためにも必要なのが民営化による経営の自由化であろう。鉄道業は公益事業である以上、行き過ぎた自由化は必要なく、また利用者不在の経営に陥りやすい。これを予防するために、すべての鉄道企業には利用者の保護、あるいは業界の保護のために必要な各規制が存在する。たとえば、鉄道事業の収入源となる運賃の決定には、他の公共料金と同様に監督官庁の許認可を必要とする。そうだとすると、民間企業としての責任で民間の投資家から預かった資本を無駄にするようなことは、決して許されない。そのため

にも、行政の不当な介入によって、例えば整備新幹線問題のような過剰な設備投資を迫られるというようなことは、自主的経営を守ることによって、防止しなければならないのである。

以上のように国鉄の「民営化」の意義について述べてきたが、国鉄のような全国一社体制のもとでの民営化は行なわれなかった。やはり民営化したとしても、巨大すぎる組織であることに変わりはないということが言えよう。そこで、「企業の適正な規模」という問題が出てくるが、次節では同時に行なわれた国鉄の「分割」についてその意義を述べていく。