

第2章 国鉄改革の評価

この章では、分割・民営化から7年を経過した現在の時点から見ることに
より、「国鉄改革」というプロセス自体の評価を行うことにしたい。国鉄改革
を評価するということは、国鉄時代に抱えていた問題が現在の時点で解決さ
れているのかという点を検証することである。もし分割・民営化によっても
問題が存続しているならば、国鉄改革は決して「成功」だったとは言えない
のではないだろうか。

第1節 債務面の問題

1. 破綻した清算事業団の債務処理 全く改善されていない累積債務

旧国鉄債務の大部分を承継した国鉄清算事業団の現状は、実に惨憺たるも
のである。この点については第3部第1章ですでに触れたが、債務残高は減
るどころかむしろ増大する傾向にある。職員の再就職に関しては「解雇」と
いう形で強引な幕引きを行ったものの、債務処理では大きなつまずきを見せ
ている。

一番の要因は、やはり土地処分が思うように進展しなかった点にある。土
地売却により償還する予定だった債務額は7.7兆円であったが、現実には平
成3年度までの実績で、土地売却額は2兆2,300億円しかないのである。清
算事業団が保有する土地のうち、当初から売却収入が見込まれた土地面積は
3350haであり、平成3年度までに売却済みの面積は3,159haである。この数
値だけで一概に判断は出来ないものの、売れる見込みのある土地のほとんど
が、すでに売れてしまっているという予測が可能であろう。ということは、
土地売却によって得た収益は、当初の計画の約三分の一にすぎないのである。
清算事業団には、債務償還のための持ち駒がもはや実質的にないと言うこと
が出来る。すなわち「土地は売ったが、債務は減らなかった」という状態に
陥っているのである。

土地処分と並んで債務返済の柱であるJR株式の売却も、証券市場の低迷
から順調には進んでいない。これでは1兆円とも言われる年間の利子さえ支
払うことが出来ない。債務残高が増大するのも当然である。もはや旧国鉄用

地とJR株式の売却による債務償還という当初の計画は、完全に破綻していると言えよう。

こうして見てみると、清算事業団の現状は好調なJR各社とは対照的である。しかし、この両者を合体させて考えてみると、実は国鉄時代と状況が全く変わっていないことが分かる。『昭和61年版運輸白書』によると、昭和60年度決算では特定人件費を除外した一般営業損益で実に3,189億円もの黒字を計上している。すなわち、長期債務や退職金、年金負担などを取り除けば、鉄道経営単体は黒字になることは明白だったのである。結局のところ、国鉄経営破綻の要因は、無謀な新線建設とそれによる借入金の増大にあったということが出来る。国鉄改革によって鉄道経営と累積債務の切り離しを行えば、前者すなわちJRの経営が好調で、後者すなわち清算事業団が引き続き危機的状況であることは、当然の成りゆきなのである。

2. 累積債務解消へ向けた再検討の必要

累積債務の拡大は、国鉄改革の評価とも密接に関わってくる問題である。国鉄改革によって累積債務が解消されないのであれば、国鉄を「分割・民営化」する必要があったのかどうか疑問が生ずる。すなわちJR体制への移行それ自体が果たして正しかったのかどうかという評価をも左右するのである。

清算事業団の債務処理が破綻した責任は、やはり政府にある。見通しの甘さもさることながら、土地政策のビジョンのなさが現在の状況を生み出しているのである。政府は国民の前に今後の打開策を示す義務があると言えよう。

現在のまま推移すれば、結局国鉄債務の全額を国民負担とせざるを得ない状況に追い込まれるであろう。しかし安易に国民負担という道を受け入れるわけにはいかない。年間の国家予算の三分之一、国民一人当たりにして20万円にも及ぶ金額を、簡単に「国民負担」としてよいのだろうか。ここで言えることは、国鉄改革がまだ決して終わっていないということ、そして累積債務は国鉄時代と比べむしろ悪化しているということである。好調なJRの経営だけで、国鉄改革の正否は決して判断できない。今後累積債務の処理をどのように進めていけばよいのか、国民レベルの議論が必要になってこよう。