

月刊

交通 公論

国土交通行政と事業経営を解説・論評する専門雑誌

☒ 行政シリーズ ☒

- ① 平成30年版「国土交通白書」の概要について
国土交通省総合政策局政策課政策調査室長 九鬼令和
- ② 平成30年版「観光白書」の概要について
(前)観光庁観光戦略課観光統計調査室長 赤井久宣

〔特別寄稿〕 地域鉄道フォーラム2018
鉄道と音楽

(社)交通環境整備ネットワーク代表理事 原 潔

運輸時評 むかし話(その1)「第二の国鉄はつくらない」どこまで 佐藤善信
石川裕己

★視点(連載=第32回)ある思い(30・7) 平野雄司

交通公論 堀内哲郎/新垣慶太/武田一寧
ずいそう 平澤崇裕/出口まきゆ



連節バス「イエローライナー華連」導入

学研都市大量輸送(京都府)を担う



奈良交通株式会社

Nara Kotsu Bus Lines Co.,Ltd.

昭和44年創刊

平成30年

6・7月

No.298

むかし話(その一)

『第二の国鉄は作らない』

佐藤善信

東京大学公共政策大学院客員研究員
(一九八二年運輸省入省、二〇一七年国土交通省退職)

【はじめに】

村上富士登さんから「何か書いて」と言われ、断れませんでした。小職は村上さんに負い目があるからです。本誌に拙文「私は、好きだ。」を寄稿した時、「村上春樹が好きだ。村上龍が好きだ。」と書いておきながら、「村上富士登が好きだ。」と書くのを失念してしまったのです。

次に、「何を書くか」については、先日、東京大学公共政策大学院でJR東海葛西名譽会長による講演「国鉄改革とJR」を聴講して、思いつきました。それは、「三十数年前の施策で、今はもう知られていないものがあるのでは」という問題意識です。

というわけで、小職が運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部という組織で「タコ部屋」に叩き込まれていた頃(一九八八年〜一九九一年)の「むかし話」を幾つか書いてみようと思います。

【整備新幹線計画の凍結とその解除】

整備新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき一九七三年に整備計画が決定された五路線ですが、一九八八年まで十五年の長きにわたり建設が凍結されていました。一九八七年には、当時の大蔵省の運輸担当主計官が「整備新幹線の着工を認めれば、戦艦大和・青函トンネルと並んで昭和の三大バカ査定になる」とまで発言したと言われています。

ところが、翌年には一転して同じ主計官のもとで、一九八九年度予算での整備新幹線の着工が認められたのです。一体何があったのでしょうか。

資料一と二(45ページ)をご覧ください。一九八八年八月と一九八九年一月の整備新幹線建設促進検討委員会における政府・与党申合せの抜粋です。一九八九年度予算において整備新幹線計画の凍結が解除され着工

が認められた理由は、ここに書かれています。すなわち、

- ① 従来型のフル規格新幹線一本楯ではなく、規格の見直し(ミニ新幹線、スーパー特急)を行うことにより、建設費を圧縮した。
- ② 着工順位を定め、その順位の順に建設に着手することにした。
- ③ 鉄建公団が施設を建設・保有して営業主体(JR)に貸し付ける「上下分離方式」とした。
- ④ 建設費の負担について、国、地域、JRがそれぞれ汗をかくことにした。(一九八九年度予算では、JR負担分に、いわゆる「すぎま」を充当)
- ⑤ 並行在来線をJRの経営から分離することにした。
- ⑥ 新たな区間の着工に当たっては、収支採算性等を精査することとした。

【第二の国鉄は、絶対に作らない】

整備新幹線建設促進検討委員会の運営、建設着工の予算要求、予算関連法案の立案は、当時の荒井鉄建公団監理官(現奈良県知事)と澤田施設課長(元成田高速鉄道アクセス社長)を中心にタコ部屋が当たりました。(タコ部屋の日常については、かつて本誌に寄稿した拙文「新幹線男」をご参照下さい)

この時の運輸省の基本的考え方、

【資料二 平成元年度予算編成にあたっての整備新幹線の取扱いについて(抄)】
平成元年一月十七日 政府・与党申合せ

昭和六十三年八月三十一日政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」に従い、以下のとおり決定する。

- 一 整備新幹線着工の決定(整備新幹線高崎・軽井沢間については、平成元年度から、その建設に本格的に着工する。
- 二 整備新幹線の建設費は、JR、国及び地域が負担する。
- 三 JRの負担については、各路線とも負担比率を五〇%とし、財源として、①整備新幹線の営業主体となるJRが開業後支払う整備新幹線貸付料(既設新幹線のリース料のJR各社への配分率の固定を前提とする)及び②新幹線保有機構において生じる既設新幹線のリース料の余剰を充てる。これらの財源は、JRグループとしてプールして使用する。

四・五(略)

六 整備新幹線の建設主体は鉄道建設公団とし、建設した施設は、同公団が保有し、営業主体であるJRに有償で貸し付ける。

七 並行在来線横川・軽井沢間につ

すなわち先に挙げた①から⑥を貫く基本的考え方は、「新幹線による幹線鉄道の整備の実現に向けて、現実的な考え方に基づき」ということと「第二の国鉄は、絶対に作らない」ということでした。

このうち前者の「現実的な考え方に基づき」としては次回以降に書くことにして、今回は、後者の「第二の国鉄は、絶対に作らない」に関して個人的意見を述べたいと思います。

- ① 上下分離方式を採用することにも、建設費のJR負担に「すぎま」(その後、既設新幹線譲渡収入)を充当することにより、建設費負担からJRを解放した。
- ② 並行在来線を経営分離することにも、営業主体の収支採算性を精査した上で新区間への着工を認めることにした。

したがって、もし「採算が合わない」と主張する鉄道事業者が現われたとしたら、当該事業者は営業主体として手を挙げるべきではないし、国は当該事業者を営業主体として指名するべきではないと考えます。国は、空港のコンセッションのように、営業主体を公募することにし、万一誰も手を挙げないときは、当該新区間には着工しないとすべきだと考えます。

いは、適切な代替交通機関を検討し、その導入を図ったうえで、開業時に廃止することとし、そのため、関係者(運輸省、JR東日本、群馬県、長野県)間で協議する。(難工事の取扱い)

八(略)

(その他)

九(略)

十 昭和六十三年八月三十一日政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」の第一項、第二項の前半部分及び第五項(着工優先順位)の決定。従来の整備計画の維持、高崎・軽井沢間以外の区間等についての引き続き着工、難工事部分の早期着手などは、依然として有効である。これに基づき、新たな区間等に引き続き着工する場合は、当該区間の並行在来線の取扱い、建設費、収支採算性等に関し、具体的な結論を得たのち、これを行うものとする。

十一(略)

国鉄分割民営化から三十年以上が経過し、「国鉄」そのものを知らない人が増えている今こそ、「第二の国鉄は、絶対に作らない」ということを噛み締めてみる必要があるのではないのでしょうか。

【資料一 整備新幹線の取扱いについて(抄)】

昭和六十三年八月三十一日 政府・与党申合せ

一 「整備新幹線の取扱い」については、以下のとおり着工優先順位を決定する。

- (一) 着工優先順位は、六十三年八月三十日に六人委員会に提出された「優先順位総合評価表」のうち、K、L及びM案(運輸省案)に絞り、検討を行うものとした。
- (二) 着工優先順位は、次のとおりとする。

① i 北陸新幹線(L案のうち、高崎・軽井沢間。標準軌新幹線。なお、軽井沢・長野間の取扱いについては、一九九八年冬季五輪の開催地問題等を考慮して、三年以内に結論を得るものとする)

ii 北陸新幹線(L案のうち、金沢・高岡間。新幹線規格新幹線)

② 東北新幹線(K案)(以下筆者注)盛岡・沼宮内間・新幹線直

通線。沼宮内・八戸間・標準軌新線。八戸・青森間・新幹線直通線

③ 九州新幹線(M案)(以下筆者注)八代・西鹿児島間・新幹線規格新線

④ 北陸新幹線(L案のうち、魚津・糸魚川間。新幹線規格新線)

(三) (略)

二 北陸新幹線(L案のうち、高崎・軽井沢間)については、六十四年度には、建設に本格的に着工する。また、その他の区間等についても引き続き着工するが、難工事の部分については早期に着工する。このため、着工の具体的な手順手法については、財源問題(国、地域、JR等の負担区分等)、並行在来線の廃止の可否及び具体的方法、法制上の論点等に関し、整備新幹線建設促進検討委員会(親委員会)において更に検討し、地方公共団体及びJRの意見、地元のコンセンサス等に配慮して、本年十二月末までに必ずその結論を得る。

三 六十四年度の概算要求については、本委員会において検討中であるので、運輸省は、とりあえず、整備新幹線についての事項要求を行う。

四・五(略)

