

JRになって五年（92・5・19）

武藤 良介（昭25・理）

（一）はじめに

今日は十八日会でお話しをさせて頂くという事で非常に緊張しております。この会の幹事の富井さん（昭18卒）からは是非何かしゃべれと言われまして、ちょうど国鉄からJRになって五年たったものですから、「JRになって五年」と言う題でどうですか、じゃーまあそれでやってくれと言われまして、私は国鉄時代、約二年半ばかり、今の東北上越新幹線の計画の時代に富井さんが新幹線総合計画部長で、私とその下の次長でお仕えし、ご指導頂いたものですから、富井さんの言う事には逆らえなくて今日まかり越した訳でございます。

その前に、自己紹介をさせて頂きます。私、昭和二十五年の理科の六組、理科の六組と言うのは私共と次の期だけなんです。が、理科でフランス語をやった組でございます。中学は大阪府立四

条畷中学でございますが、ちょうど私共の年代と言うのは、ご多分に漏れず中学の一年生終つてから陸軍幼年学校に入りまして、東京幼年学校だったんですが、幼年学校というのは三年間で、その後、予科士官学校に進むんですけれども、幼年校の二年の夏に終戦になりまして、又もとのクラス、四条畷中学の三年生に復帰、幼年校では英語を全然やってなくて、フランス語だけだったものですから、二学期から新規にザ・トレインからもう一回コンサイスを引きなおして、勉強しなおした様な事でございます。たまたま四年から三高を受けたら入れたものですから、一番最後の卒業生と言う事で、末席を汚しておる訳でございます。

三高受験の時に第二外国語をフランス語としたのは幼年学校でフランス語をやったというだけの話でございます、何も他意は無かつたんであります。しかし、伊吹・生島という二人の名教授の授業を受けることができたのは幸いだったと思っています。三高を二十五年に出ます、隣の京都大学の工学部電気工学科に入りまして、二十八年に卒業したしまして国鉄に入りました。

昭和二十八年と言うのは新制と旧制が同時に卒業して、ちょうど二年度分が卒業したものですから、非常に就職難で、戦後の復興も本格的なものでないと言う様な事で、非常に皆んな苦労したんであります。親父が勤めておった関係で関西電力にも入れてもらっていたんですが、たまたま国鉄にも受かったもんですから、どっちにしようかと親父に相談したら、電力会社はちょうど

再編成によって九つの会社に分割されたばかりで、ごたごたしておるから、お前ら入ってもらくな教育してもらえんぞと、国鉄なら伝統もあるしいい教育してもらえんじやないか、と言う事で国鉄に入った訳であります、その国鉄が私が卒業する頃に又分割されたものですから、私と
いうのは分割に縁のある男なのかなあーと、こう思っておる訳でございます。

国鉄に入りましてからは、ずっと電気畑、電気局系統で、電気の中で弱電と強電に分けますと、強電畑でございます、鉄道の電化工事だとか、東海道新幹線の建設もやりましたし、東海道新幹線の建設の始まるちょっと前に、昭和三十四年にインド国鉄の電化工事の技術協力と言う事で、海外技術協力の第一号として、インドのカルカッタに約一年駐在したと言う様な経験もさせてもらいました。

最後は、本社の電気局長をやりまして、その後常務理事で九州総局長、それで一旦やめたんでありますけれども、今回の国鉄改革で、国鉄の承継法人の一つとして設立された「鉄道情報システム株式会社」の社長として現役に戻って来た訳でございます。と、言うのは、この会社は、他のJR鉄道会社と同じ鉄道共済組合の仲間でございますし、社員もそのまま国鉄から引き継いだ社員でございます、略称「JRシステム」と言っております。会社の概要は後でお話し申し上げますけれども、自己紹介はこれぐらいにさせて頂きます。

(二) JR になって五年

さて昭和六十二年の四月に国鉄が分割民営化されたわけではありますが、今年の三月末で満五年が経過しました。皆様のお手元に差し上げました表は、数字だけでございますが、これが正にJR になって五年の集大成でございます。これは今年度、即ち六年目の事業計画ベースの予算でございますが、北海道から九州までの旅客会社、それから全国一本の貨物会社それぞれの、今年度の営業収益の見込み、営業費用の見込み、営業損益、営業外損益、それから三島会社に与えられております経営安定基金という、そのお金の利息をもらって営業損失をカバーすると言う仕組みになっておりますが、その一覧表でございます。で、一番右側が国鉄の最後の年度六十年年度との比較をしておる訳でございますが、JR の平成四年度の合計欄を見て頂きますと、それが即、国鉄の最後の六十一年度の数字と対比出来る訳でございます。ご覧になります様に經常利益は各社とも黒字を計上しております、全体としても、国鉄時代の一兆六千億円の赤字から二千六百億円の黒字に好転しているわけでありまして、この原因は、営業収益が一・三四倍になったこと、これは年率五%の伸びとなっておりますが、それに営業費用が九五%に下がったことが大きく効いております。

さらに、営業外損失が約六千億円減っているのが大きく効いているのですが、国鉄時代の借金

を国鉄精算事業団が一部肩代りしてくれたお蔭であります。それでも本州三社と貨物会社で合計七千八百億円の営業外損失を計上しているのは、JR発足時のすべての借金三七・一兆円（国鉄自体の借金二六兆円と北海道・四国・九州三島の経営安定基金一・三兆円、それに上越新幹線・青函トンネル・本四架橋の建設に使った鉄道建設公団と本四架橋公団の借金等）のうち、十四・五兆円をJRグループで引継いだからなんです。よく世間では、JRは借金を全部棚上げしてもらったから経営成績が良いのは当り前だなんて言われていますが、このように十四・五兆円という膨大な借金をかかえ、毎日の稼ぎの中から利子を払い、元本も返していつていることを忘れていただきたいのであります。

なお、北海道と四国・九州の三島会社に営業外損益で若干つつ黒字が出ているのは借金をしよっていないために、日銭が入って来ますもんですから、その運用益がわずかつ出ていると言う事でございます。

以上で表の説明を終わりますが、JR各社の営業努力と、特に組合が非常に協力的でストもなしにやって来たこと、また景気にも支えられましてこういう良い成績でこの五年が進んで来たと言う事でございます。JRになって五年間と言う事を、一言で言うところの数字に象徴される訳であります。

				国 鉄
四 国	九 州	貨 物	合 計	(昭和61年度)
537	1,687	2,273	46,036	34,300
408	1,233	2,040	41,093	32,151
129	454	233	4,943	2,149
627	1,963	2,188	36,578	38,608
508	1,709	1,985	28,557	32,191
14	30	60	1,387	397
105	224	143	6,634	6,020
△90	△276	85	9,458	△4,308
13	39	△63	△7,749	△13,602
142	278	—	895	1,883 (助成金)
65	41	22	2,604	△16,027

(単位：億円)

	J R (平成4年度)			
	北海道	東日本	東海	西日本
営業収益	1,077	19,817	11,352	9,293
運輸収入	853	17,465	10,799	8,295
その他収入	224	2,352	553	998
営業費用	1,549	15,331	7,197	7,723
業務運営費	1,347	12,011	4,885	6,112
租税公課	27	577	409	270
減価償却費	175	2,743	1,903	1,341
営業損益	△472	4,486	4,155	1,570
営業外損益	15	△3,396	△3,397	△960
経営安定基金 運用益	475	—	—	—
経常利益	18	1,090	758	610

注 (1) 「JR」の数値は事業計画より、「国鉄」の数値は資金概計より抜粋。

(2) 本州のバス事業の収入と経費について、「JR」には含まれていない。

(3) 上越新幹線の資本費（減価償却費と利子）について、「国鉄」には鉄建公団借料として業務運営費に計上してある。

(三) 国鉄は十二分割

さて、もう少し当時にさかのぼって細かく説明申し上げますと、今この表に有ります様に国鉄の分割民営化で六つの旅客会社と全国一本の貨物会社に分かれた訳でございますが、分割は実はこれだけではありませんで技術系の会社と言いますか、法人がこの他に三つ出来ました。それは鉄道電話、昔から国鉄は鉄道電話を持っておったのですがその業務を引き継いだ、鉄道通信(株)というのが一つ、それからコンピュータシステムの業務を引き継いだ鉄道情報システム(株)、これは私が今社長をやつとる訳ですが、これともう一つ国鉄時代の研究所でございますネ、これが財団法人として鉄道総合技術研究所、これらの三つが出来た訳でございます。これらを略称してそれぞれ「JR通信」「JRシステム」「JR総研」と呼んでおりますが、JR通信は、国鉄が国鉄改革の前に新しい通信の自由化、電々公社の民営化に合わせて新電々として、「日本テレコム」と言う会社を作った訳であります。これと其の後平成元年だったと思ひますが合併致しまして、今は鉄道通信(株)は社名を「日本テレコム」という形にして、一体になって非常に頑張っております。

それから、東海道・山陽新幹線と東北・上越新幹線の四つの新幹線の収益調整をやろうと言う事で「新幹線保有機構」という特殊法人ができました。東海道新幹線はもう償却済で大黒字だつ

たものですから、これをもう一回再評価しなおしまして、もし今現在建設すればいくらかかるかと、その分ぐらいＪＲ東海が被れと言う様な事で再評価されまして、その四つの新幹線の収益調整の為にこれらを保有して、で、それを運営している旅客会社にリースする為に設立されたのが「新幹線保有機構」であります。

最後に、先程話に出ました「国鉄清算事業団」であります。国鉄改革に際して整理した借金の残りと、それから土地ですね、不用になった土地を引継いでこれを処理して借金の返済に当てると言う事、それからこれはもう基本的には終って、三年間で終わっているんですが、当時出ました余剰人員の再就職、雇用対策を任務として「国鉄清算事業団」と言うのができました。これはまさに国鉄そのものの存続引き継ぎ機関であったわけですから、先程の新幹線保有機構と国鉄清算事業団の二つが出来たわけです。従いまして当時六十二年四月には国鉄は六足す一ですね。旅客会社と貨物会社という七つの鉄道会社と三つの技術集団、それに今申し上げました二つの特殊法人の、合計十二の法人に分割されたと言う事でございます。

(四) ＪＲシステムの概要

私の会社の鉄道情報システム（略称「ＪＲシステム」）と言う会社は、何をやっている会社か非常に判りにくいのですが、一口に申しますと「みどりの窓口」のコンピュータ・システムを、

どの旅客会社にも所属させるわけにいかんですから、一つの法人として、また国鉄再建監理委員会でも、これからは高度情報化社会に向ってコンピュータがらみの情報システムとか先程言いました通信、これはこれからは非常に発展するということと一本立ちしろ、勿論今までの国鉄の業務を引き継ぐ他に、新しい分野にも進出しろという様なことで設立された訳でございます。で、「みどりの窓口」の座席予約システムの他に私共の会社でやっておりますのは、貨物会社のコンテナの予約管理、それともう一つ、国鉄時代は各管理局から本社へ吸い上げていたいろんなデータの集配信システムといいますが、「ダックス」と言うデータ交換システムでございますが、これも私共の会社でやっております。それから分割に伴って新しく開発しましたが、六つに分かれた旅客会社間の収入精算システムでございます。収入精算といいますが、六つに分かれた会社でございましたので必要なかったのですが、六つの旅客会社に分かれたものですから、例えば東京駅でお客様が九州、例えば博多まで切符をお買いになりますと、運賃収入は東京駅で東日本に入るわけですが、それを今度は東日本と東海と西日本と九州の各社に配分しなければなりません。

配分のルールは非常に単純でありまして、距離按分であります。ルールとしましては、売った会社がまず運賃の5%を手数料として取って、残りを距離按分するという事でございます。しかし少しややこしいことは、そのお客様が博多までいらっしゃるのに新幹線でおいでになる場合と、

ブルートレインでおいでになる場合とで違うわけがあります。新幹線でおいでになりますと、新大阪が境でして、新大阪までの距離と博多までの距離、従いましてJR東海と西日本に分ければいいんでありますが、ブルートレインでおいでになりますと、東日本と東海の境は熱海でございませう。東海と西日本の境は米原、西日本と九州の境は下関でございまして、これをやはりそれぞれの距離按分で分けると言う事になっております。それはどうやって見わかるかというと、私共のコンピューターで売ったものは全部コンピューターが覚えていきますから、切符一枚一枚について全部そのルールに従ってやります。お客様によっては非常に迂回するルートがあるんですね。

例えば北陸の方を回ってから九州へ行くという様なお客様もありますから、一枚一枚の切符について全部コンピューターが覚えていきますから北陸の方ですと、東日本と西日本の境が確か直江津だったと思いますが、そこで分けるとかですね、ものすごくややこしい訳です。コンピューターだと簡単なんです、全部覚えてますからね。ところが駅の現場で手売りする場合もあるわけです。それはどういう手順かと申しますと、一ヶ月単位にまとめましてJR各社で自分とこで売った、他社またがりと言うんですが、自社完結のものには除いて、他社とまたがっているものは全部それぞれに集計いたしましたして、それを全部磁気テープに入れて私共の会社にあくる月の中旬ぐらいまでに送って来まして、コンピューターで売ったマルスの、「みどりの窓口」のシステムをマルスと言っているんですが、マルスのデータと一緒にして、ガラガラポンでIBMのコンピ

ユーザーで分けて、だいたい作業時間が五日間ぐらいでございますので、翌月の二十三日ぐらいまでには結果を出して、各社ごとにあなたの会社はこの会社にいくら払いなさい、そして手数料はいくらですよ、と言うのを全部一覧表にしまして、各社は次の5日間位に精算しているようでございます。

「みどりの窓口」をはじめとする各種コンピュータ・システムは国鉄時代からの全国規模で展開して来たシステムだけを集約したわけでございます。例えば給与計算とか財務会計といったいわゆるOA関係はJR各社が自分とこでやっております。これは局ごとのコンピュータ、局コンと言っておりますが、局のコンピュータをそのまま引き継いでおりますからそのままやっておりますし、それから新幹線の運行管理システム、これはコムトラックというシステム名にしておりますけれども、これはもう我々がやらなくても、それぞれ運転と直結しておるものですから、例えば東海道・山陽新幹線は東京駅の構内の中央指令センターでJR東海と西日本の社員が一緒になって共同で運行管理をしております。何か乱れた時はそこで全部運転整理をする。それから東北・上越は東日本一本ですから自分のところをやつてると言う事で、いわゆる制御系のコンピュータ・システムは私共は引き継いでないという事でございます。

私共の会社の収入は昨年度は一八〇億円ぐらいですが、初年度は一三〇億円でございます。私共の収入の仕組みというのは、コンピュータ・システムの運営と開発改修に必要なコストに見

合う額を算定致しまして、その利用度に応じて七つの鉄道会社からシステムの使用料の形で貰っておる訳でございます。

国鉄から承継しました資産として、コンピュータ・システムのソフトとハードの資産、それに中央線の国立という所に有りますコンピュータ・センターの土地と建物、それからコンピュータ・システムの開発と運営に従事していた国鉄職員二八〇名を引き継いで私共の会社は発足した訳でございますが、この時引き継いだ資産額が一七四億ございました。約二ヘクタールの土地を引き継いだのでございますが、国立のJ R総研の前の土地ですが、簿価はわずか二、三〇〇万円でございます、それだけが我々の会社の含み資産ということで、今、地価は約二〇〇億という事になっております。だけどそういうわずかな土地代と、大部分は従いましてコンピュータのハードとソフトで一七四億、土地代はその中のわずか二、三〇〇万円でありまして、一七四億の資産を引き継ぎましたから、それから社員二八〇名の退職給与引当金、約六億を差し引いた一六八億円という額を、三七兆円の国鉄債務のほんのわずかでありますけれども、一六八億円の借金をしよってスタートしたわけです。まあ皆さんの一般の会社から見れば年商一三〇億の会社が一六八億の借金を背負うなんて無茶苦茶でありますけれども、これはコンピュータでありますから、わずか六年の償却期間で、定率償却として減価償却費が立ちます。これは外へ出ていかないお金が使用料として各社から貰いますから、それで借金の返済に当てるとともに新たななる

投資にも使うという事で、私共お陰様でこの五年間で一六八億の借金を約半分に減らす事が出来ました。その他にどんどん新しくコンピュータ・システムの増強もやっておる訳でございます。

(五) JRの今後の課題

先程も申し上げたとおり、JR各社は全体で年収三・六兆円（初年度）に対し、一四・五兆円というものすごい借金をしよってスタートしたわけでございますが、その後それぞれの営業努力と、たまたま国内景気が良かったと言うことでそれぞれ毎年いい成績を上げて参りました。もとの計画の段階では経常利益は営業収益の1%という目標、これは運輸省が立てられてスタートしたんですけれども、結果的には初年度から五・六%の経常ケイワンを上げることが出来たという事があります。昨年から本州のJR三社は一割の配当を始めております。なんとか今年上場という事でありましたが、現在のこの様な状況では出来るかどうか一応予算的には上場することで、運輸省の予算は組まれておりますけれども、こう言った事でまあ何とか一人前の会社になりつつある訳でございます。今まで万年赤字で何時も肩身の狭い思いで働いてきた国鉄職員であります。ようやく前途に明かりが見えて来たと言う事でそれぞれ張り切ってやっております。国鉄からJRになつて変わった、良くなったと言う声をあちこちで聞かせて頂ける様になったのもこのお陰ではないかと喜んでおる次第でございます。発足後の好景気ということの他に、たまたま一年後に国

鉄時代から手がけておりました青函トンネルが出来上り、本州・四国の橋も一ヶ月ばかりずれてはおりましたが、同じ63年の春に開通いたしました。画期的な基盤整備が出来た訳でございますが、その意味で特に貨物が、四つの島が全部レールでつながったと言ふことで非常に好調で、国鉄改革の論議をしている時は貨物は安楽死させようじゃないかと言われたこともありましたが、とにかくああいう形でスタートしました。しかしまだまだレールは旅客会社から借りていて、その借り賃はアポイダブル・コストと言って、基本的なコストは全部旅客会社が持つて貨物特有のコストだけを貨物会社が持つという様な仕組みになっていきますから非常に甘やかされた状態です。そういう意味で貨物会社は表にもありませんでした様にずっといい成績で数値的には配当も出来るんですが、一寸そういう意味の経営基盤的にどうかという問題がある訳でございます。

国鉄改革、今まで五年間たちまして、まあ何とか期待に答えているのではないかという気がするんでありますけれども、今後の課題と申しますか、少し整理させていただきますと、国鉄時代の末期頃には毎年毎年増加する赤字と労使対立ですね、これによって職場は乱れに乱れまして、完全に組合支配みたいな状態になっておりまして毎日の列車運行を維持するのが精一杯であった訳であります。従いまして鉄道という「技術」で成り立っている会社でございますが、新しい技術を導入して近代化をしようというような意欲は全然出てこない。何か新しい事をやろうとしても全部組合と話をつけなけりやならない。組合と言ふのはまさに、革新とは言ってもあれ程保守

的な集団はないんであります。何をすることも反対と言うことで説得するだけでくたびれちゃうという様な事でございますので、もう自動車業界とか、船舶業界とか同じ輸送機関に比べて、また其の他一般の電気業界とか家電業界なんかに比べても完全に十年間は技術革新が遅れてしまったという事でございます。これからの課題と致しましては、いかにこれを取り戻すかという事でございます。JRになりましたので、昔の様にいちいち組合に断わらなきゃいかん、特に現場協議と言います。現場の末端でいちいち組合と折衝して合意に達しないと何事もスタート出来ないという事はなくなりました。JRになってからは特に安全の確保、スピードアップ、快適性といいますが、お客様に快適にお乗り頂くということに新しい技術をどんどん取り入れまして、63年春、丁度発足して一年後の青函トンネルとか本四架橋が出来上がったのを受けて行いましたダイヤ改正、これは全国の白紙ダイヤ改正をやった訳でありますけれども、これ以後毎年春に定期的にダイヤ改正を行って、到達時分の短縮とか新しいデザインの車両の投入、それから地域に密着した利便性の高い列車運行の増発という事に努めておる訳でございますけれどもまだまだ十分とは言えないと思います。

一方、北斗星とかトワイライトエクスプレスの様な楽しい時間と空間をお客様に提供するといふ最近の多様化社会にマッチした鉄道旅行のヒット商品も開拓いたしました。それから駅はま

トイレを奇麗にしようという事でまずトイレを奇麗に致しました。今迄は駅というのは一刻も早くお客様に出て行ってもらおうと、混雑緩和の為ですね、早く出て行ってもらわないと混雑してしまうという発想しかなかったのでありますが、駅というものをコミュニティ・プラザとして今度は逆に一時間でも多く駅にとどまって頂いて、色んな買物をして頂いたりという様なショッピングセンターにしようという事で、美しく脱皮しようという様な改革を進めておるところでございます。

しかしこのように表面上は調子が良いんですけども本当の国鉄改革が完了した訳ではございません。国鉄清算事業団には二十五兆円の債務が残ったわけですが、土地を売ろうとすると、当時土地が高くなるというので売るのがストップされてしまいましたし、株を売ろうとしても環境が整わないという様な事で、だんだん清算事業団の債務は増えていきます。確か昨年度でもう二十兆円ぐらいになっていると思います。と言うことは利子だけでも一兆円以上払わなければならぬのに、新幹線保有機構からお金がいくらか入って来ても、だいたい毎年二千億ぐらいですからとてもそんなもんじゃないや足りませんから、更に利払いのために追加の借金をしなきゃいかんと言う事で、かつての国鉄と同じ道を清算事業団は歩んでいると言うことでございます。したがって土地を売り、株を売って一刻も早く借金を返さなければならぬのですが、はじめの計画では土地の売却によって七・七兆円、株は大手私鉄並みに十倍の値がついても四兆円にしかありません

ので残りの十数兆の借金をどのように処理するのか、頭の痛い問題です。

あとこれからの問題といたしまして、旅客会社にとっては自動車と航空機との競争が厳しくなるといふことです。高速道路は日本列島の背骨となる縦貫道がほぼ出来上がり、今は肋骨にあたる横断道路の建設が進められているわけですが、そうなりますと地方都市との連絡が便利になり、JRの中距離客は、自動車に移ってしまうわけです。その場合、やっぱり大敵はバスでございませう。もちろんマイカーもあるんですけども、高速バスと言うのは非常に便利ですし、どんどん増発も出来ますし、聞くところによると五〇人乗りの高速バスで二〇人乗ればペイするんだそうですね。しかもどんだん続行を出せば待たずに乗れるとか、必ず座って行けるとか、私も九州總局長をやって居りました時に、博多と熊本の間は完全に高速バスに食われておりました。九州高速道路は熊本まで出来ておりましたからね。これがもう八代まで出来ておりますし、これから長崎の高速道路が出来ますと、「かもめ」だとか「みどり」と言う特急がやられるんじゃないかと心配しております。

次に、飛行機との競争ですが、羽田空港を今、沖合展開「沖展」と言っておりますが增強しておりますし、関西新空港も出来上がりますと、国内線で今、空港の容量が無いと言ふことで地方都市との航空路が非常に制限されておりますけれども、それがある程度打開されますと、今度はJRの長距離客もとられることになります。地方空港はもうだいたい出来ていますから、後は「ハ

「ブ空港」であります所の羽田とか関西の伊丹空港が良くなればどんどん増便が出来る訳です。今はせいぜい一日に多いところでも五、六便しか飛んでない飛行機が、例えば一時間おきに飛ぶ様になりますと、そっちの方がやはり早いですから、お客様は飛行機をご利用になるということですよ。

まあこう言った事で飛行機と高速バスの挟み打ちになる状態が近づいております。これに打ち勝つためにはやはり新幹線をきちんと整備することです。今、整備新幹線を着々とやっておりますが、財源問題が壁になっており、なかなか前に進みません。しかし、ここにきてようやく用途が広がりました。それは、昨年の秋に、リースによって運営されてきた四つの新幹線、即ち東北・上越・東海道・山陽の各新幹線を、本州のJR三社が買い取ったからです。そしてその際に、四つの新幹線の用地の評価額を、民営分割の時から現在までの値上り分として、一兆円を上積みして買取ることになったのです。その結果、買取額九・一兆円のうち、八・一兆円は今までどおり三〇年間のリース代金に相当する経費で利息を払い元本を返済し、減価償却費と租税公課に充当することとし、一兆円については、「新幹線保有機構」から改組された「鉄道整備基金」という特殊法人からの借金として、六〇年間の元利均等払いで返済することになったわけでございます。この額が年間およそ七〇〇億円になるわけですが、このお金はどこにも返す必要のないお金ですから、これに政府の補助金とか財投資金を投入合算して、これからの新幹線の建設資金に当

てようとする仕組みです。新幹線の建設計画は元々、田中角栄さんが総理をやっていた時、私も先程言った、富井さんといっしょにやったという新幹線総合計画時代の話に戻るんですけど、国の計画として七千キロの新幹線を作る事で、もうオーソライズされている訳であります。

この狙いは、やはり国土の普遍的発展により過密過疎を解消するという事でございます。そういったしますと、やはり一時間で新幹線の駅に辿りつける人口のカバー率が約八〇%、全国民の八〇%が新幹線の恩恵にあずかると言う様な試算もされておるのでございます。そうして、早く新しい技術の鉄道に転換していかなきゃいけないと言う事でありまして、在来鉄道の、特に古い田舎のローカル線と言うのは、正に明治の技術がまだそのままに走っているものでありまして、蒸気機関車は無くなりましたけれども、実態的には明治の技術で人を運んでいる訳ですから、まあそういう所は早く自動車なら自動車に切り換えて、鉄道というのは大都市付近の通勤通学輸送と都市間の新幹線に集約しないと、自動車と飛行機との競争に負けてしまうという事でございます。

それからJ R貨物についてでございますが、先程言いましたように、貨物はかつて安楽死論もあつた訳でございますが、発足一年後に完成いたしました青函トンネルと本四架橋による基盤整備、それから長距離トラックの運転手不足でございますね。それからあと環境問題、地球にやさしくと言う事で、これからは物資輸送は出来るだけオンレールに、ないしは近海航路ですね。出

来るだけトラックからはモーダルシフトしようという動きがある訳でございます。そういう意味では順風の風、フオーロになっておる訳でございますが、一方で、オンレールと申しましても、JR旅客会社も非常な営業努力で、レールをフルに使っております、なかなかダイヤ調整が大変でございます。従って貨物列車を走らせるにあたっては、なるべく編成長を長くするとか、その為に強力な機関車を開発したりしておりますけれども、そう言った事をこれから解決して行かなきゃならないと言う事が、JR貨物にとつての大きな課題ではないかと思ひます。

今の所、非常に変な言い方なんですけれども、成田空港があんな状態なものですから、外国からの航空貨物がほとんど今、千歳に降りてゐるんですね。それに丁度タイミングよく青函トンネルが出来たもんですから、千歳から首都圏にJR貨物が運んでるのであります、そういう意味じゃ潤っているわけです。本当はいい事じゃないんでしょうけれども、いずれにしても、トラックからオンレールへの流れは有難いのですが、貨物列車の輸送力というのは全物流の一〇%以下であります。これからの日本の経済の発展のためには、近海航路も大いに働いてもらわなければいけないのでございます。

(六) むすび

最近のソ連とか東欧の状態を見てみますと、私共の国鉄の分割民営という大改革が、非常に意

義深く感じられるのでございます。約十年ぐらい前に、「第三の波」と言うアルビン・トフラーの本が出たり、ジョン・ネースビッツと言う人が「メガトレンド」と言う本の中で、これからの世の中は、大きい事はいい事から、小さいことがいいことになって行く、特に、政府も大きな政府から小さな政府へと言った様な動き、すべての組織が小集団化して行くというような、「大きな流れ」を紹介していましたが、今回の国鉄改革、かつての国鉄のマンモス組織を解体して、分割民営化したという事は、最近の激動する世界の大きな潮流と言いますか、うねりの中で、時期に叶った英断であり歴史の必然ではなかったのかなあ、と言う感を深くしているしだいでございます。

どうもご静聴ありがとうございました。

(鉄道情報システム株式会社・元国鉄常務理事・九州総局長)