

面白い本だった。「東京地下鉄の民営化」「21世紀半ばのJRはいまと大きく様変わりする可能性が高い。」——興味が湧いた。

JR 東日本にとっては自らの主要な営業エリアである首都圏に事実上の本拠地を置く JR 東海の存在はどことなく目障りに感じられる。いっぽう、JR 東海から見れば、国鉄時代には一緒であったからとはいえ、東海道新幹線の駅などの施設が在来線、つまり JR 東日本に間借りしている状態はわずらわしい。1990年代初頭、東海道新幹線東京駅の電力を使うために JR 東日本に頭を下げるのが嫌になった JR 東海は、東京電力と独自に契約を結び変電所を自前で設置して、JR 東日本との関係を解消してしまう。こうした行為が続けばギスギスとした間柄になるのも無理はない。

東京駅で新幹線のレールが接続していない原因はもう一つある。架線を流れる電気の種類は両者とも交流2万5000ボルトながら、周波数は東海道新幹線が60ヘルツ、東北新幹線が50ヘルツと異なっているからだ。常々、日本の電力は富士川を境に東側が50ヘルツ、西側が60ヘルツと違いが生じていて、何かと不便であると指摘されていることはよく知られているだろう。新幹線の場合は富士川で起きている問題が東京駅で生じているのだ。

現在、JR 東日本はエンジンと蓄電池を搭載し、車体には旅客を乗せるための設備をもつハイブリッドディーゼルカーを導入し、小海線の普通列車の一部、さらには大湊線の「リゾートあすなろ」、五能線の「リゾートしらかみ」の「青池編成」、大糸線の「リゾートビューふるさと」といった観光列車として用いている。同社によると、燃費は軽油1リットル当たり1.5キロメートルから2キロメートルほどと従来のディーゼルカーと比べて10パーセント程度改善され、元の数値は不明なものの、窒素酸化物の排出量は約60パーセント減、騒音も20~30デシベルは少なくなったという。

JR 貨物もハイブリッドディーゼル機関車を1両試作してテストを実施しており、結果が良好ならば大量生産が期待される。自動車でいえばトヨタ自動車のプリウスのような車両なので、今後は電化されていない区間を走る車両の主流となりそうだ。

車両に関する先端技術が思いのほか少ないと感じられた方も多いただろう。それだけ今日の鉄道は完成度が高く、発展の余地があまり残されていないとも言える。

ここで問題としたいのは JR 各社の負担額だ。北海道新幹線や北陸新幹線をはじめ、すでに開業した東北新幹線盛岡ー八戸間や長野新幹線（正式にはこの新幹線も北陸新幹線という）、九州新幹線といった整備新幹線は JR 各社の負担なしに建設工事が行われ、開業後は新幹線建設の受益に伴う範囲を限度とした貸付料を鉄道・運輸機構に支払うことと定められている。さらには、新幹線の開業で利用者が減り、収益が落ち込む並行在来線を切り離してもよいという条件も付け加えられた。つまり、開業した新幹線が仮に赤字になっ

たとしても、**JR 自体は損をしない**という割のよい条件で鉄道事業を展開できるという次第だ。

~~~~~

鉄道・運輸機構

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

~~~~~

新幹線譲渡収入： 1991年に国鉄が建設した新幹線を**JR**各社に売り出した金額

JR東日本： 東北・上越新幹線 3兆1070億円

支払いのために3つのローン。1つ目は、2017年3月までで金利**6.35%**。2つ目は、2017年3月まで金利**6.66%**。3つ目は、2051年9月まで金利**6.55%**。

借入当初、**JR**東日本の年間返済額は、2478億円。2017年4月以降は、245億円。

何のことはない。北

陸新幹線がただでもらえるとはいえ、実際には建設工事費に相当する額、いや下手をするとそれよりも多い金額を国に返済し続けなくてはならないのだ。

これは一種の**両建預金**(りょうだて)とも言える。融資した見返りに金融機関が借り主に預金を依頼することを両建預金という。金利を比べれば預金よりも融資のほうが高いから、借り主は融資された金額を全額使うことができないうえ、余分な金利を支払わなくてはならない。両建預金は金融庁が厳しく監督していて悪質なものは取り締まりの対象となるが、新幹線の譲渡金額と整備新幹線の建設工事費とが「両建て」となってもだれも**JR**を守ってはくれないのだ。先述の**JR**関係者のぼやきもうなずける。

「202X年〇月×日、新幹線を所有する**JR**旅客会社が民事再生法の適用を申請した。国鉄時代に建設された〇〇新幹線の買い取り額の負担に耐えきれず、いっぽうで国の政策で開業した△△新幹線の利用者数が思うように伸びなかったため。今後は国と協議のうえ、毎年××億円にも上る新幹線の買い取り額の減免措置を求めていく」

このまま無尽蔵に新幹線を建設したとすると、近い将来このような新聞記事を読まなくてはならない日もあるいは訪れるかもしれない。

もう一つは**JR**各社が**大手私鉄**を吸収合併する**可能性**だ。「何をバカな」と言われそうだが、いくつかの伏線が見られる。2002(平成14)年2月に**JR**東日本は**東京モノレールの発行済み株式の70パーセント**を取得して**同社の傘下**に収めた。この手法で大手私鉄もあるいはという声が上がっている。その先鋒は東京地下鉄だ。

大手私鉄の一員である東京地下鉄は2011年4月1日現在で発行済み株式のうち、政府が**53・42パーセント**、東京都が**46・58パーセント**を所有する。東京地下鉄株式会社法によって、両社の株式は遠くない将来に売却され、完全民営化を実施することが定められた。

問題は「そのとき」である。政府が放出する株式の価格は1000億円だという。確かに高額だが、同社は2008年度に802億4988万1000円の営業利益を上げている。8979億4800万円という2011年3月期の有利子負債の多さは気になるが、何と言っても東京都心の中心で営業を行う鉄道会社だ。東京地下鉄が儲からないのなら、どこが儲かるのだろうかとも言える。

「わずか1000億円」で東京都心の一等地を走る鉄道会社が買収できるとあって、水面下ではさまざまな動きがあったと伝えられた。たとえば、JR東日本が東京地下鉄に興味をもっているとか、あるいは東京に進出したいJR東海が狙っているとか。これらはもちろん憶測ではあるが、実現の可能性が全くないとは言えない。

東京地下鉄についてはもう一つ有力な買収先が存在する。東京都だ。石原慎太郎知事は、東京都は政府が放出した株式を購入し、都営地下鉄と経営の統合を図ることも検討していると発言した。これならば何も1000億円も支払う必要はない。発行済みの株式の3分の2程度を所有していれば安定した経営権が得られるだろうから、あと20パーセント分、つまりあと377億円ほど負担すれば東京地下鉄が手に入るのだ。

いずれにしても、2010年代に予定されている東京地下鉄の完全民営化時の動向には目を離せない。そして、東京地下鉄の動きを契機に鉄道業界再編の波が一気に押し寄せるとも考えられる。長年親しまれた大手私鉄の名は消滅し、JR〇〇となっていた——などという出来事が2020年代に起きるかもしれない。

筆者の経験から言うと、JR東日本はコストの管理が徹底していて、空気を運ぶ特急どころか、空席を1席でも設けたくない傾向にある。東北、上越、長野新幹線などは自分が乗ってちょうど満席ということもしばしばで、その絶妙な設定ぶりに驚く。

「さざなみ」をたたきのめした東京湾アクアライン経由の高速バスで比較してみよう。特急ならば東京－館山間は1時間50分前半、高速バスは1時間50分前後から2時間ほどと互角だが、後者は東京都内の都心部での交通渋滞もあり、一定しない。にもかかわらず、高速バスが「さざなみ」を圧倒しているのは一にも二にも運賃が安いからだ。「さざなみ」の場合、普通車自由席を利用して運賃・料金は3510円、対する高速バスは34パーセントも安い2300円。これでは勝負にならない。

200X年、JR各社の再編の波は去り、「JR東北・北海道、JR東日本、JR東海、北陸甲信越ジュイアール鉄道、JR西日本、JR中国・四国、JR九州、それに幹線のところどころに誕生した第三セクター」と、各社が入り乱れて鉄道事業を行う。JR東日本とJR東海、JR西日本に至っては大手私鉄をも買収し、ガリバー化が目立つ。21世紀半ばのJRはいまと大きく様変わりする可能性が高い。

津波の被害を受けた区間の復旧が遅れている理由として第一に挙げられるのは、被害の規模が大きいという点だ。JR 東日本によると、2011 年 5 月 1 日現在、八戸、山田、大船渡、気仙沼、石巻、仙石、常磐の 7 路線、約 325 キロメートルで被害箇所は合わせて約 1730 カ所に達したという。なかでも、津波による**駅舎流失が 23 駅**、同じく線路流失・埋没が 65 カ所・延長約 60 キロメートル、同じく橋梁の橋桁の流失・埋没が約 101 カ所と、復旧に際して新たに線路を敷き直し、施設を建て直す必要に迫られる被害が多数、なおかつ広範囲に生じたことが原因だ。

復旧工事に当たっては測量のやり直しが避けられない区間が各所に存在する。なかには、地形が変わり、線路を敷く空間自体が失われ、新たに用地買収を行わなければならない場所もあるという。