

● CNC P はあなたが参加し楽しく議論し活動する場です ●

シリーズ 分かり易い土木

第5回 鉄道の話—国鉄の民営化—

1872年(明治5年)新橋・横浜間に鉄道が開通し、明治維新の急速な近代化に拍車がかかりました。この時代の土木技術者は鉄道、港湾、河川を中心とした近代的なインフラ整備に邁進していました。鉄道事業は利用者から運賃を取って旅客や貨物を輸送することから、港湾整備、河川改修、道路整備などの公共事業と趣を異にしています。

日本の鉄道建設は、当初から国による建設と民間による建設が混在し、時に競争しながら進められました。そして1906年、全国的なネットワークを構成するため、骨格となる路線網を国有化しました。第二次世界大戦後の1949年、復員者の受け入れなどで肥大化した組織を立て直すために、運輸省管轄から独立採算経営とすべく公共企業体の国鉄へと移行しました。しかし、鉄道のインフラ整備には膨大な資金が必要であり、独力で新幹線や都市鉄道を整備することは大変難しく、現在でも様々な国の交付金や補助金の制度が組み込まれています。国鉄は財政面から独立採算を建前とした

公共企業体という形が破たんし、経営面での法的な制約も多く、労働問題の多発やサービス面での遅れが重なり、1987年、民営分割されて現在のJR体制となり、以来30年、大きな発展を遂げてきました。

日本の鉄道がお手本としてきたヨーロッパの鉄道に、国鉄が貢献したビッグプロジェクトが二つあります。その一つは新幹線です。1964年、東京オリンピックに合わせて開業した東海道新幹線の成功は、斜陽化したヨーロッパの鉄道再生に強いインパクトを与え、鉄道ルネッサンスと呼ばれるようになりました。二つ目が国鉄の民営化です。そのほとんどが国営・公営であるヨーロッパの鉄道に、再生に向けた大きなインパクトを与え、各国で民間企業の参入など活性化施策が相次いでいます。JR発足から30年を経て、本年2020年1月にフランス国鉄も市場開放も含めた新しい体制へと移行を始めました。

(代表理事 山本 卓朗)

Vol.77 コンテンツ

巻頭言	心豊かに生きるための社会基盤づくりに思う	依田 照彦	2
コラム	地域の液状化に備える	花村 義久	3
身近な土木遺産シリーズ 第8回	赤褐色の球形モニュメント -土地と産業の記憶装置-	谷口 榮	5
部門活動紹介	市民参画によるインフラメンテナンスの前進に向けて	駒田 智久	8
会員からの投稿	トンネル	小松崎 暁子	11
事務局通信			12