

## 新自由主義の終焉と JR の再国有化



泉 典洋  
一般投稿論説  
北海道大学大学院工学院長  
工学研究院・教授

新型コロナウイルス感染症の世界的パンデミックが始まったのは 2019 年である。それから 6 年以上が経過したが、当時飛び交った言説の多くは、すでに忘却の彼方に追いやられている。しかし、このパンデミックが私たちの社会に突きつけた問いは、いまなお解決されていない。

私は 2021 年、雑誌『工学教育』において、新自由主義のもとで極端に効率化された経済体制とグローバルゼーションが、パンデミックによる経済的損失を拡大させたこと、さらにそれによって拡大した所得格差が米国や英国の民主主義を侵食し、トランプ現象や英国の EU 離脱を招いた可能性を指摘した。トランプ現象やブレグジットの個別的要因については再検討の余地があるとしても、約 40 年にわたり進められてきた新自由主義が経済格差を拡大させ、民主主義の基盤を掘り崩してきたという事実そのものは、もはや否定しがたい。

「ゆりかごから墓場まで」。第二次世界大戦後、英国労働党のアトリー政権が掲げた社会福祉国家の理念を象徴するこの言葉を、いまの若者はどれほど知っているだろうか。かつて社会科教育の中で当然のように語られていたこの理念は、いつの間にか時代遅れのものとして扱われるようになった。ルーズベルト大統領のニューディール政策も同様である。1930 年代の大恐慌から米国社会を救ったと教えられてきたこの政策は、近年では第二次世界大戦によってその成果が曖昧になったと矮小化されつつある。それは歴史の再評価というより、新自由主義的価値観による書き換えではないだろうか。

1960~70 年代、英国では福祉国家の行き詰まりが「英国病」として顕在化し、米国でも高賃金構造が製造業の国際競争力低下を招いた。こうした状況を背景に、サッチャーとレーガンは新自由主義へと大きく舵を切った。だが、その政策転換がもたらしたのは、成長の回復以上に、深刻な格差の固定化と社会の分断であった。

日本もまた、この潮流から自由ではなかった。中曽根政権は「民間活力」を掲げ、国鉄をはじめとする公共部門の民営化を進めた。しかし、日本では当時、英国や米

国で起きたような福祉国家の行き詰まりが深刻化していたわけではない。中曽根政権の新自由主義的改革は、経済的必然というより、対米関係を強く意識した政治的選択であった可能性が高い。事実、日本車を標的とした米国のジャパンバッシングが本格化するはその頃である。その後、日本の新自由主義は小泉政権による郵政民営化、国立大学法人化等によって制度的に完成した。郵政民営化が米国の金融市場開放圧力への屈服であったという指摘も、決して荒唐無稽ではない。

近年、こうした新自由主義の限界を明確に指摘する議論が相次いでいる。ガーストルやスティグリッツは、新自由主義が格差を拡大させ、経済を不安定化させた末に終焉を迎えつつあることを描き出した。齋藤ジンは、トランプ現象を、「新自由主義から取り残された人々」による「新自由主義という既存のシステムへの信認(コンフィデンス)の揺らぎ」だと述べている。英国ではスターマー政権が誕生し、新自由主義以後の政策を模索する動きが進んでいる。その後支持率は低下しているものの、新自由主義見直しの潮流自体は変わっていない。日本でも積極財政を掲げる高市政権が誕生したが、これが真に新自由主義からの脱却となるかどうかは、今後の政策運営にかかっている。

象徴的なのが鉄道政策である。英国の鉄道は、戦後に国有化され、新自由主義のもとで再民営化され、いま再び国有化が模索されている。京都大学名誉教授の中川大氏は、2024 年 12 月に行われた水工学講演会の特別講演会で、鉄道は採算性ではなく公共性によって評価されるべき社会インフラであると指摘した。ヨーロッパではこの認識が共有され、鉄道は脱炭素社会を支える基盤として再評価されている。分割民営化によって誕生した JR についても、脱新自由主義の時代にふさわしい制度設計を、いまこそ真正面から議論すべきではないだろうか。

## 参考文献

泉 典洋, ポストパンデミックの日本の工学教育, 工学教育 69(5), p.5\_2, 2021.

ゲイリー・ガーストル, 新自由主義の終焉, 経営科学出版, 2023.

ジョセフ・E・スティグリッツ, 資本主義と自由, 東洋経済新報社, 2025.

齋藤ジン, 世界秩序が変わるとき, 文藝春秋, 2024.