

# 論

## 北の鉄路に潜むもの

オピニオン

レール異常の大量放置に列車の脱線や出火——JR北海道の不祥事やトラブルが相次いでいる。鉄路の下に潜む問題は何なのか、そこから見える課題は何かを読み解く。

### 地方交通網、都市も負担を



61年生まれ。東大大学院で都市工学を専攻。JR東日本で保線の実務や研究開発などに17年間携わる。05年から現職。著書に「満員電車がなくなる日」。

阿部 等さん

交通コンサルティング会社  
ライトレール社長

JR北海道で信じがたい不祥事が頻発しましたが、糾弾するだけでは問題は解決しません。根本原因を見つめるべきです。

1987年のJR誕生時、国は北海道、四国、九州の3島会社に計1.3兆円の経営安定基金を設け、運用益で黒字化する方式を採りました。経営努力だけでは黒字は困難という判断です。一方、東日本、東海、西日本の本州3社には、想定される黒字に依り国鉄長期債務の一部4.6兆円を承継させました。金利は当時の7%超から下が

る一方で、運用益は想定を大幅に下回りました。本州3社は逆に返済金利が減り、業績向上に寄与しました。経営者の手腕とは別の外部環境の変化です。国も無策ではなく、実質的に基金を積み増すのと同じ効果を持つ施策を実施しました。それ

でもJR北海道の基金運用益は当初想定約500億円から二百数十億円に減っています。

もう一点、政治家が鉄道客を奪う施策を続けたことも見逃せません。高速道路の千円施策や無料化施策です。税金を投じた民業圧迫で、JR北海道は年間数十億円の売り上げ減を強いられたと推測されます。

赤字決算では銀行融資を引き揚げられるので、経営者は賃金を抑え、要員を削り、投資を先延ばしせざるを得ません。広大で厳寒の北海道の鉄路2500kmは、現在の人員と予算で維持する限界を超えています。

国土の均衡ある発展のため、地方交通を大都市住民の負担で維持するのは不可欠です。北海道の道路も空港も港湾も、そうして維持されているのに、なぜ鉄道にだけ単独黒字を求めるの

か。3島会社への支援を民営化時の想定に戻すべきです。今後、取り得る施策の一つ

は、経営安定基金の積み増しです。JR本州3社から3島会社へ出資してもらい、特別に出資金の損金算入を認めて法人税を減免したらどうでしょう。その

際、本州3社が出資を株主に説明できるよう、政府は3島会社が順調に成長できる基盤整備を約束しなければいけません。もう一つ、交通ユニバーサル

税の創設を提言します。公衆電話網の維持などのために、電話利用者からユニバーサルサービス料を徴収しているのと同じ発想です。公共交通網を整備するために大都市の利用者から資金を吸い上げ、再分配します。

具体的には運賃が安い大都市路線の利用者へ負担を求め、それを原資に3島会社などへ資金投入します。対象は地方だけではありません。首都圏にも北総鉄路のように割高な路線があります。そうした路線にも、この資金は使われます。

大都市鉄道の運賃を1%値上げするだけで年350億円。検討が進む交通政策基本法案を具体化するための財源にもなり、公共交通の姿を大きく変えられます。(聞き手・畑川剛毅)

他に、仁杉 巖(元国鉄総裁、元西武鉄道社長)氏と土居丈郎(慶応大教授)氏の意見も掲載された。仁杉氏は「安全を確保する大前提は、長年鉄道にかわってきた経験から端的に言うと、カネと人、なんです。お金がなければ、たとえやりたくてもできない。労使関係も最終的には財源次第、という面があります。」と言われ、私の問題提起を裏付け下さった。(阿部コメント)

## J R北事故報道への意見

H26.3.11 まで (105 件)

J R北海道脱線事故については、各局で様々な鉄道評論家などを招いてコメントを求めています。関係者への配慮が働いているのか、あまり的を射たコメントがありませんでした。そのなかで貴兄のコメントは的確でインパクトがありました。

私自身も度重なる事故に心を痛めておりますが、阿部社長が仰られておられた通り、J R北海道だけではなく国を挙げての対応が必要だと思います。個人的には、鉄道貨物輸送の長距離輸送シェアが高い北海道では重量級の貨物列車が頻繁に高速で通過することや、広い地域の保線に対応するのもかなりのコスト負担になるのが気が掛かっております。少なくとも “弛んでいる”の一言で済ますことなく、真の原因を追究し、事故撲滅を達成されることを懇願しております。「日本の鉄道 = 安全・正確・快適」をいつまでも旗に掲げて頂きたいです。

北海道の鉄道事情がよくわかりましたし、ゆっくり落ちついてしゃべられていたので、とても聞きやすかったです!!

とてもひどい話ですね。J R北海道の技術に投資する余裕の無さ、身の入れ方がないのでしょうか。それとも鉄道を走らせる気持ちが無くなったのでしょうか。

首都圏に住んでいますが、私は原則的にJ Rは出来る限り使わないことにしています。気分的なものが大

部分ですが、東急の運賃の安さ、京急の運休の少なさを大いに買っています。一方でちょっと何かがあるとサッサと運休するJ Rの根性のなさ。

拝見しました。分かり易い説明で良かったと思います。

北海道の人口密度、ひいては輸送密度、本州と違って、オーストラリアやアメリカ・カナダのような大陸国並みなので。しかも冬は雪が降り。道路が整備されモータリゼーションが進んだ今日では、輸送需要のそもそも低い北海道では、一部都市圏・都市鉄道を除き、道路や空路で、そのほとんどを賄うことができちゃうんだと。なので現在のような鉄道路線網を維持する、すっきり細った鉄道収入で、その膨大な保線コストを捻出することは、そもそも困難があるんだと思います。

輸送機関としての鉄道の安全を揺るがす事件事故でした。基本に戻りなぜこういう事が起きたか根本原因を究明し改善するべきだと思います。人身事故をとまわなくてよかったですと思いますがJ R北海道の運転手さんの身の安全、会社としては社員を大切に考え命を守る姿勢が欠如しているように思えました。

そーですね！国が対応すべきですね！同感です。

同感です。やはり財務体質改善が急務と判断しました。

基本的に、私も阿部社長の仰ることに賛成です。当面の資金難の解決に

は積み増しなどによる補てんしかないでしょう。

マスコミは単に国民に迎合するのではなく貴兄が言われているような真実をちゃんと、報道すべきですね。原発事故も然りですね。

北海道J Rの問題点のご指摘。納得です。国労などの労組体質の問題がまったくないとも思えませんが、本質をついたご指摘は重要です。超低金利が続いたことは国鉄基金同様、様々な財団が窮地に陥っている現状と重なります。対応を急ぎます。いずれにせよ、公共交通の雄である鉄道について、阿部様のプレゼンスが高まることはLRT促進の観点からもプラスです。今後のご活躍を期待いたします。

私も阿部さんの趣旨に賛同します。私も、福知山線の事故などを念頭において

- ・安全な交通環境を実現するという 社会全体が取り組むべき問題に対する責任を、民間企業に押し付けている現在の交通政策こそ変えるべき。
- ・鉄道に高度の安全性を求めるのはよいとしても、同様の高度の安全性を自動車にも求めるべきであり、現在の不平等な政策や報道姿勢が、結局、「安全な鉄道を駆逐し、危険な自動車に頼らざるを得ない社会」を形成している。

などのことを話してきました。昨日、たまたま 鉄道の社長さんと一緒にいましたが、「J R北海道の件で、国交省からまた厳しい点検の指示がきている。運輸事業はますます厳しくなるばかり。」と話しておられました。マスコミは、「だっ

たら運輸事業をやめればいいじゃないか」というつもりでしょうかね。地道にまじめにやっている多くの事業者が、大変厳しい状況にあることも知ってもらわなければいけませんね。

鉄道の経営を困難に陥れる構造を理解しないままの鉄道会社批判は深刻な問題ですね。このニュースを機会に、鉄道経営について最低限の勉強をせねばと思います。一方で、自動車交通は、昨日も京都で18歳男性のドライバーの異常なスピードの車で多くの小学生が重軽傷を負いました。ドライバー、規制主体、自動車提供者、道路管理者が別々で、責任が結局はドライバー個人に帰せられ、保険で負担が分散され、被害(加害)の根本が放置され、鉄道のような厳しい批判にさらされることはありません。あらためて、自動車交通の無責任・責任回避の構造の恐ろしさを感じます。

阿部さんのおっしゃるとおり、正しいことをどんどん言ってください！お願いします。先日、JR北海道は日本一(世界一?)きびしい条件で使用している気動車のエンジンを大修理したり、新車を購入するお金もないとお話していた矢先に、このような事態に、なるべくしてなってしまったのは残念です。本当に日本のマスコミはひどいですね。ひたすらパッシング。なにも解決できません。

監査して、捜査して、誰かを犯人にして、社長をクビにして、これでは、何も良くなりません。財務的、技術的、人間的にもJR北海道は完全に限界です。特に技術的に限界です。

この状態でも、青函トンネルのメンテナンスから、根室、稚内まで列車を走らせていることが驚きです。私鉄であれば、とくに倒産しています。鉄道というすぐれた交通を無視して、北海道じゅうに、とんでもない高規格な国道や農道、高速道路を税金で作った国策が間違っており、犯人は日本国、政府だと私は思います。観光やお盆のピークでも人が乗らない線区、区間は、もうJRによる鉄道経営は絶対無理と直感しました。バスや車のほうがはるかに便利に、速く、安く移動できる状況なのです。今回の一連の事象を含めて、ここまでの状態に追い込んでしまった国と北海道に、責任がある、と私は思います。

確かに公共交通機関として国が手を、というご意見は一見正論に見えますが、ではなぜ民営化したのか、という時点に遡る必要があると思います。

何年か前に社長が自殺して後任が暫く決まらなかったが、国鉄を民営分割した時に有能な人材をJR北海道に配置しなかったとの話も聞いている。今までの一連の事故や不祥事は会社としてのマネジメントができていないのが原因だから、私はJR北海道をJR東日本に吸収させる以外には解決策は無いと思っている。

確かに貴見の如く、経営環境にも原因があるのでしょね。儲けている会社からの北への、国鉄の負の遺産の移動も含めて、お金の移動・援助は出来ないものでしょうか。

「予算不足」「内部の連絡の不備」

がその本質ではなく、労使間の断絶にあるとのこと。中島前社長の自殺も労使問題で心労が重なったことが原因とあります。今回のことで特急の運行本数を減らす、スピードを落とすと言った話が出ていることに対し、現場からは「我々の言う通りになった。」と勝ち誇った声が上がっているとのこと。こちらの方が本質的で深刻な問題の様に思えます。

私も最近のマスコミの姿勢には疑問を持っております。昨日の会見中の車両トラブルにしても、あの程度のトラブルなら鉄道会社ではそう珍しくない事象(もちろんないことには越したこともないのですが)ですが、記者会見の記者の鬼の首でも取ったような態度、JR北がさも何も反省していないような報道姿勢には、疑問を超えて怒りさえ覚えます。阿部様のご尽力でこのようにならない流れが変わっていくことをお祈りいたします。

安全投資に資金が回らなくなれば、負のスパイラルになりますね。

「今後どうするのか」という問題がありますが、末端まで目が届かないでいることは歴然としていますから、たとえば地域毎の分社化、完全事業部制という方法もあるのではないのでしょうか。民間の経営アドバイザーを導入することも必要かもしれません。

JR北海道の事故多発問題で、「地域経済を支えるインフラ基盤に対して、単純な一企業の安全責任問題で済ませるべきではない」という視点からのご意見は貴重だと思いま

す。もちろん、JR北海道の安全管理体制の不備には弁護の余地はありませんが、地域の衰退という根本的な問題から目を背けていては、いくら安全マニュアルを整備したとしても対症療法に終始するような気がいたします。

JR北海道がマスコミに叩かれていることを知りました。それに対してご意見を述べておられることに敬意を評します。JR北海道の再興を願っています。

公共の交通手段がどのようになるのか、危惧されます。弱者がますます弱者になる、政治的な背景もあるのではないのでしょうか。収益だけを考えている企業になりつつあり、利用するものも、働く者も、国鉄に戻すことも視野に考えたいものです。

阿部先生言うとおりでですね、、、他府県とは異なり、人口密度も極端に少なく、酷寒の大地。各JR鉄道会社から援助分担金、リニア新幹線ですかね、、、。

報道の仕方では素人キャスターやレポーター、ゲストが一方向的にその場の感情でコメントしているのが気になります。木まくらぎ犬釘止めが悪いという言い方がされていますが、これはこれで正しい材料を使っていたということは報道されません。材料が悪いのではなく管理が悪かったのです。これをPCまくらぎを使わない会社が悪いというロジックには反対です。マスコミはいつときの批判バッシングによりネガキャンを進めるが、その後のフォローや改善努力には無関心であることに腹が立ちます。

阿部社長のご意見、全くその通りと思います。数年前にJR北海道で現地測定を実施しましたが、その際に、厳しい環境のなか列車を運行する現場の方々に助けられ、北海道の仕事はしっかりやらないといけない、と思いを新たにすることを思い出します。

なるほどと思います。原発の東電も同様に「民営の失敗」を示しているのかもしれないですね。

JR北海道問題は、JRの日常のメンテナンス・対応の悪さが指摘されるのは当然ですが、経営基盤の問題を含め公共交通に対する行政の関与、市民の利用・責務等、問題の背景をマスコミは報道しなくてははいけませんね。とかくマスコミはシナリオの流れの中で、おもしろおかしく言っただけで失礼かも知れませんが、視聴者受けする過剰報道が否めません。

阿部さんご指摘のように北海道JRは相当に疲弊しているのでしょうか。広いカバー範囲、低い人口密度、トラック輸送の一般化・高速化、等々鉄道を残すには厳しい環境なのでしょうね。専門家として、良いアドバイスを期待しています。

JR北海道の脱線事故に関する報道をみて、漠然としてですが、ここに至った原因をみんなが考えてみる必要があるように思いました。地方における公共交通の在り方が問われている事故だったように痛感しています。

JRを批判することは何の解決に

もなりません。この機会に、道路というインフラに対して手厚く投資し、あるいは高速道路の料金引き下げなどで補助する一方、鉄道に対して、公的な支援が不十分であることをおっしゃってください。特に、インフラ費用も含めて民間鉄道事業者が負担を背負いこむ日本は世界の非常識であるということ。ただ、その場合も国の丸抱えがよいというイメージではいけないので、道路と同じようにインフラをしっかりと支えることで、ガバナンスの利いた民間会社としての活力が発揮できるという点も加えてください。土俵があって初めて相撲が取れるのですから。

私も、スケープゴートを作って批判だけしていても何も解決しないと考えています。

阿部さまの発言は、現在の報道の風潮に対し、一つの流れを示されたように感じております。

本来、輸送手段として鉄道、船舶は極めて優れたものと思いますが、無策な交通行政のせいもあり、ローカル線は年々廃止されております。鉄道は本来公共事業であり、行政ももっとバックアップしていかねばなりません。

日本のマスコミはいまや完全にバラエティ化して、本来持つべき使命など全く理解していないと思っています。これからはあらゆる分野でメンテナンスの重要性がクローズアップされると思っています。

今回の各報道内容に関しては、私も納得できないものを感じています。

今回の問題は、お金も出さずに採算の取れない地域で事業展開させている（あえて「させている」と書きました）国の責任と言えると考えています。そんなお金のないところで、保守点検の人員や機械を投入することの困難さが報道等では触れられていませんし、そこが問題なのではないでしょうか。今のままの無自覚で無責任な報道姿勢は、道民の生活の足を、国民みんなの観光やビジネスの足を奪っていくことになるのではないかと危惧しています。

J R北海道を巡る問題点はまさにご指摘のとおりだと思います。国策として設立され、分割民営化され、道民の足と私企業の二重の足かせによる経営の困難さは大変なものと感じられます。まさに正論に触れさせていただきました。

低金利のなか経営安定基金の運用益が不足し、修繕費を減らさざるを得ないという面もあります。

J R北海道問題で予算云々で逃げようという動きが出たらアウトです。世論に叩かれるのは目に見えていますし、事態を更に悪くします。

北海道地方は、日本の他の地域と異なる地理的・気候的な特徴をもっておりますので他の地方鉄道と同様の視点では、鉄道運営や国の補助について議論はできないと思います。道民も、北海道に鉄道は本当に不要なのか、維持するにはどのようなサポートが必要か等の議論が必要だと思います。

ぜひ阿部さんには、「J R北海道の自助努力」と「国を含めた外部支援」

をセットで主張していただき、報道等にもそれを条件に対応していただけないものかと思います。

今、日本は少子高齢化で、10年～20年後の地方の村は消滅し、街も寂れるばかりとの予測もあります。そうになると、北海道だけでなく全国的に鉄道の縮小が進むのではと心配になります。移動手段のない弱者はさらに行動範囲が狭まり「長寿の国」が一気に危うくなるでしょう。これまで安全・安心・正確・エコ等、鉄道の良さを十分に発揮している国だけに引き続き鉄道を見守って行きたいと思います。

J R北海道問題についてはまったくおっしゃるとおりだと思います。

日本のマスコミ、特にテレビマスコミの墮落はひどいもので、見る価値がない、だれかをスケープゴートにすることによって溜飲を下げる、まさにそんな感じです。

民営化以降の合理化もあって、若年層の増加といった組織の変化と旧態依然とした変化していない施設設備のギャップが埋まることなく毎日を必死に鉄道施設の維持管理に努めている。

J R北海道の件に限らず、昨今のマスコミにおける何でもパッシングする報道姿勢は、本当に見苦しいです。マスコミは、もっと冷静に問題の本質を国民に伝えるべきだと思います。

阿部さんには、どのような場でも、正論にて物申していただくことを願っています。

「J R北海道さんのための同情的な議論」に終始することなく、「日本全国の鉄道の安全確保と利用促進」を論じる有益な議論であってほしいと思い、あえてお伝えする次第です。

阿部さんの意見に賛成です。

赤字続きで、十分な保守体制を取れなかった結果であるのに非難だけする。真の、原因究明と解決策を提言したマスコミは皆無である。と、云う事で、マスコミには大変な憤りを禁じ得ません。是非、阿部さんに叫び続けて頂きたいと存じます。

商品開発で言うところの品質管理が、輸送関係の安全管理になるかと思いますが、作り手と評価者が同じ組織であるとしても手心が入ります。

貴重なご指摘ご提言を出発点として、今週末の日本交通経済学会でも議論が活発に交わされるものと予想しております。

地方の公共交通に対する環境は厳しいものがあります。これからも様々な提言をしていただき、交通弱者のためにがんばってください。

鉄道か道路か、過疎化して経営効率が上がらない地域をどうするかは国として考えなければならない問題、民営化で全て解決済みと錯覚しているのでしょうか。

経営人と何もしない国鉄労組の問題では、、

朝日新聞「オピニオン」欄「都市交通網、都市も負担を」を拝見いたしました。ＪＲ北海道の問題について、わかりやすい論旨で問題点を抽出しており、読者に「なるほど」と思わせる説得力があると思いました。論客３人のうち元総裁の仁杉さんよりも上、トップで紹介されているのも頷けます。ご提案の内容が実現に向け動き出すことを期待しています。

仁杉元国鉄総裁は、材料の経年劣化の観点から「インフラのリニューアル」をめぐる“～すべき”論に終始していますし、土居慶大教授は、資本主義の株主責任論に基づいて突き放した持論を展開しており、地域経済の観点に欠けます。「交通ユニバーサル税」の創設を掲げた阿部さんの主張が、地域再生の具体的な筋道を明示しており、３名の中でトップの位置に掲載されているのも頷けます。

背景、経緯が良く分かりました。為になるし、問題意識が高まります。政治家により翻弄された公共交通ですが、その反省の声が聞こえないのは残念ですし、メディアもしっかりしないといけません。

交通ユニバーサル税は理念整理が難しく、北海道開発庁予算にＪＲ北海道運営安定化予算を組み込む方が現実的です。３島ＪＲまとめて取り組もうとすると、関係者が増えすぎ利益が錯綜し、道路族や自動車族にも刺激を与えることとなります。国民の関心の高いうちに、まず「ＪＲ北海道を応援しよう」との機運を高めることが大切でしょう。

インフラを北海道庁へ移管し、道庁が真剣に地元の将来のあるべき姿を考えた交通計画を立案・運営する（欧州と同じ）形態を導入することが肝要です。欧州並み（以下）の輸送密度しかない鉄道なので、欧州のような鉄道運営制度を導入することが、最も常識的な対策と考えます。

ＪＲ北海道の実情を知ることが解決策に結びつくことから貴重な意見と受け止めています。

現代は、皆、本当の原因を知っているのに言えない時代です。広い北海道で絶対的な客数が少なく、収益が少ないのは、素人の私にも解かる事です。どのメディアを見ても批判ばかりで阿部さんの様な切り口で見ているところは、無さそうです。これからも真実を発信して下さい。

「国の運輸政策」の問題との主張については、全く同感です。問題は北海道の鉄道路線に隣接する道路に、湯水のごとく公的資金を導入し、鉄道には自立経営を求めるモード間のアンバランスにあると考えます。また、通勤混雑を耐え忍ぶ首都圏の通勤利用者が、社会的に存続意義の無い北海道の地方路線を維持することは、受益者負担の原則からも逸脱していると考えます。

ＪＲ北海道に対するご意見、当方のような素人にとっても経営陣の刷新だけでは問題解決とはならないこと、よくわかりました。その上で、直近の課題である安全対策を如何に早急かつ無駄なくするか、その負担をどのように手当てするかが課題であるとわかりました。

おっしゃるとおりです。頑張ってください。

意見に全く賛成！！

ＪＲ北海道を一方向的に非難するのは、おかしいと思います。おっしゃるとおり、東電もそうですがもっと国が関与して責任を取るべきだと思います。

３島ＪＲは国有の状態にあり、国土交通省が事故の監査だけに力を入れているのは一寸不思議です。国鉄の分割民営化で国鉄の再建が進んだかのように見えますが、根本的には経営資源の有利な本島３社が何とかなっているだけで、貨物と３島のＪＲは民営化が成功したかどうか？ 新聞などに見るＪＲ北海道タタキは一面の真実は伝えているもの、建設的では無いように見えます。

貴見の通り、経営陣刷新で北の状況が好転するとは思えません。政府が直接関わらねば無理かも知れませんね。

革マル系の労組(当局の指示に従わない?)が、社員のモラルに影響してないですかね。この影響排除対策が、病巣摘出が是非必要でしょう。この際、膿は表にきちんと出すべきです。そのうえで、経営刷新や細部の改善に向けた御説は尤もであり、これらが採用・実行されることを強く支持します。

ＪＲ北海道問題は正論が求められているわけで、貴社において「阿部先生の良案」が世に出ることは極め

て意義があると思います。

阿部さんの勇気のあるご発言,お便りには共感できるところが大きいと感じております。様々な逆風に負けず、是非これからも積極的に正しいとお思いになるご意見を発信していただきますことを願っております。

一貫したご主張に感服します。国はどう始末をつけるのか注目します。

賛同出来る所ありコメントに感激しました。短絡的にJR北問題だけで考えるのではなく国の交通施策の在り方を考えていかなければならないと感じます。

JR北海道の話は全く同感です。とても残念な方向に走ってしまっている様です。これを政治の道具に使われてはいけません。国会或いはメディアに物申す人が必要だと強く感じます。

政治家のマスコミ受けする言動や、マスコミが世論をおかしな方向に向わしてしまい、本質を見失っている例は多々あります。JR北海道問題の行き着く先は、さらなるリストラとローカル線の廃止だと思っています。併せて、東京オリンピックの頃は地方の切り捨てにならなければ良いのですが・・・。

JR北海道のデ・タ改ざん問題等に端を発した鉄道会社のあり方論議等で、阿部さんが終始正論を発し続けておられることに、改めて敬意を表する次第であります。

JR北海道につきましてはJR東

日本への吸収以外方法は無いと思っています。さらにJR四国もJR西日本に吸収すべきだと思っています。JR統合も視野に入れて検討したらよいと思っています。

下記の部分は私も全く同意見です。「鉄道人の一員として明確に申し上げますが、JR北の経営陣やスタッフが鉄道魂を持っていないわけがありません。好き好んで事故を起しているわけでもありません。そこに至ったやむにやまれぬ事情があるのです。事実関係を丁寧に整理すれば、本件は経営者の手腕や社員のモラルの問題でなく、政治家の振舞いを含む国の運輸政策の問題です。」

私も「正論を言い続ける」ことに強く賛同し、何も具体的なお力になれませんが、心よりエールをお送り致します。

皆さんのマスコミ批判・不信はすごいですね。ただ、「マスコミ」とひとくくりな点が多く見受けられるのは、「鉄道ファンの新聞社社員」としては、少し悲しいです。鬼の首を取ったような取り上げ方や、記者会見で記者が無礼な言葉を使うのは問題だと思っていますが、改ざんも含めて、JR北海道の対応はひどいなあと私は思っており、JR北海道への批判的な報道・報道機関に対して、この皆さんと同じように批判することは、私にはできません。

阿部さんは、既に回答をお持ちだと存じますが、実現に向けて、ご活躍ください。

根本原因は、国鉄経営改革のスキームの前提条件が崩れたことにあり

ます。経営安定基金の運用益減、鉄道軽視の交通政策(高速道路建設および無料化)、JR貨物の経営が今回の問題を引き起こした大きな要因と考えられます。JR貨物については、施設の維持管理費用は基本的には旅客輸送で賄う前提で線路使用料を低く設定しています。単行若しくは2-3両編成の旅客列車が運行している線区で、貨物列車が旅客列車よりも多数運行されているような線区で、線路使用料が低いままでいいのかとの疑問が生じます。JR貨物の経営が苦しいからとの大義で、JR各社が費用負担している状態はいずれ破たんするでしょう。根本にメスを入れない限り、経営者を交代させても、状況は変わらないでしょう。このような問題はJR北海道に限らず、厳しい経営環境にある他の鉄道事業者にも内在していると考えべきでしょう。

JRの問題よくわかりました。ますますのご活躍を期待しております。

JRも電力会社も地域独占で規制緩和で分割されても競争原理が働かないので意味がないので構造を変えるべきだと思われる。

JR北海道はJR東日本等と合併させるべきです。人口が少なく経営が厳しい地域のみでは無理があります。制度の設計が悪いのにこねくり回しても無理があります。官僚も政治家も経営学なり経済学なりがわかる人の意見を聞いた方がよいと思います。制度は社会コンセンサスが得られればいくらかでも変更可能です。

北海道を見て見ぬ見殺しは残念で

す。明治の北海道開拓の精神を抹殺しています。いまこそ、ホールディング体勢を強化し、日本国としての視点から立ち直す絶好のチャンスだと思います。日本国民が平等に生きる政策がもっと重要と思います。

日ごろからJR北海道問題に関する適切な発言ありがとうございます。

かねがね阿部さんが主張されている論調に私も心秘かに同調していましたが、やはり進むべき方向にようやく国も重い腰を上げてきたように感じられますね！

行政側の安全確保体制も長く続く国家公務員の定員削減の影響が北海道運輸局のような末端組織に一番しわ寄せが来ていることもご指摘頂ければ幸いです。行政組織については、不必要な事業規制にかかる人員は削減すべきと思いますが、安全の確保に関する人員の確保は国民の安全安心のためにもしっかり確保すべきものだと考えます。

それにしましても、JR北海道の暗雲はいつ晴れるのでしょうか！道内/貨物列車の脱線事故の多さは異常だと思っていましたが、今回表に現れた事故原因につきましては、啞然とするばかりです。今夏も道北から道央、道東から道央と、2回渡道していますが、もはや北海道においては「列車は運賃が高く、しかもアテにならないもの」と、定説のように成り下がっています。

JR北海道も経営が大変なようです。かと言って事故を起こしても良い事にはなりません。他の

利益の上がっているJRからの支援金など出せないのでしょうか。路線を縮小するとか何か対策を考えないと営業停止になってしまうのでは。

これは近い将来、阿部さんが総合交通評論の分野で活躍される予感がしました。それにしても、JR北海道の経営は深刻ですね。番組でのコメントにあったように、民営化の負の部分が、郵便局問題と同様にできてきているようです。

貴兄の意見がいろいろ取り上げられて、張り合いがありますね。ご活躍のほどを！

分割民営化の段階で、北海道は元来赤字が予想され、しかも高速道路千円など、行政の支援が道路に偏っている現状の中、公設民営の必要性などをにおわせる発言がコメンテーターからも出され、興味深く視聴いたしました。民営化すれば何でもよくなる、という幻想からようやく目を覚ます国民も多くいるように思います。高齢化が進む日本で、鉄路をはじめとした公共交通の重要性、あり方を見つめなおすきっかけになれば、JR北海道の事故も無駄にはならないのではと思います。

弊社もJRさん同様、設備産業でございます。小職も、外設備（電柱、ケーブル等）の建設保全に関わって参りました。他山の石とさせていただき、自社（自ら）の振る舞いを見直す機会にしたいと思った事故でございました。

阿部先輩の主張が広まっているみたいで、なによりです。

今回の事象に伴い、処置状況報告に追われています。もともとしっかりやっている身としては、仕方ないとは思っても士気に若干影響しますね。全国の鉄道事業者で同じように調べているとは思いますが、ローカル私鉄等は戦々恐々としているのではないのでしょうか。今回の事象を機に、列車運行の安全に余裕をもって経営できない会社については、公共輸送機関としての必要性を地域で判断した上で、上下分離等公的資金を導入しやすくなればいいと思っております。しっかりとした技術的背景を持った発言に今後とも期待しております。

JR民営化を総括し、地方に財政負担を強いている電化率0%の化石燃料消費型公共機関を低減し、再生エネルギー使用の電化率100%のJR北海道を構築し、人口密度の低い世界地域におけるモデル公共輸送システム計画検討を提案します。

レールを調べているシーンが放送されましたが、なぜ、試験車両に車輪の動いている状態をモニターして、リモートで監視していれば、欠陥箇所は分かると思いますにの、そのように省力でも安全に配慮することがないんですか。広い北海道ですが、色々知恵を働かせて、ハンデキャップを克服していくべきと考えます。

JR北海道問題はとりあえずの収束に向かうと感じておりますが、国がどこまで責任を果たしていくかはこれからしっかりと見ていく必要がありますよね。