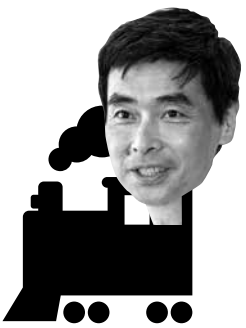
交通コンサルタント

阿部等の 北海道の鉄道を活かそう！ 第1回

JRへの道民の不満を覆したい

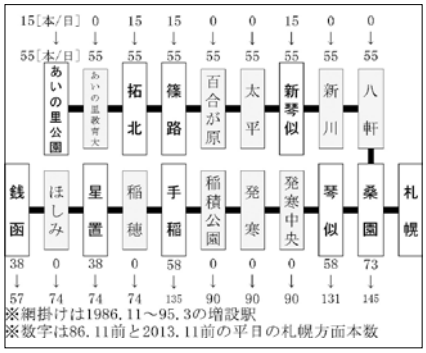


（あべ・ひとし）1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2004年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

JRを再び元気に

多くの道民から見て、近年のJR北海道は元気を失っている。それに最も悔しい思いをしているのはJR北海道の現役及びかつての役員・社員だろう。

この連載は、鉄道が持つ本来の能力を示し、JRを再び元気にする力になることを目指す。



元気だったJRは列車も駅もどんどん増やした

JRに対する道民の不満

JR北海道はかつて「冬こそJR」と謳い、高速道路は通行止め、飛行機は欠航でも、列車は元気に走り続けた。

ところが、昨年2月に3日間近く、札幌駅発着の列車がゼロとなった。今年2月の札幌近郊での計画運休では、結果として大雪とならなかった

2010年代初めに特急の火災や貨物の脱線その他が頻発した後、JR北海道は安全対策として13年11月から「減速・減便」を方針とした。札幌―函館は最短3時間だったのが4時間近くとなり、札幌―手稲の快速は1時間4本から2本となった。

ダイヤが不便になった上に、雪・雨・風・シカとさまざまな理由で止まる頻度が増え、地方路線の廃線も進む。多くの道民はJRへ大きな不満を持っている。

発足初期のJRの元気ぶり

国鉄が分割・民営化されJR北海道が発足した1987年4月の直前の86年11月のダイヤ改正から、それまでと打って変わってサービス改善に転じた。

図のように、札幌―銭函・あいの里公園は高頻度化・多駅化を進め、利用も売上も大幅に増え、沿線はガラッと変わった。札幌―旭川・函館・釧路・網走・稚内の特急は「増速・増便」を重ね、利用も売上も増えた。

JR北海道発足時、誰も黒字経営を求めず、ただ国鉄末期の年間赤字2800億円は過大で500億円が適切とされた。その金額を経営安定基金6800億円の運用益で賄えた初期は、道民の期待を上回ってサービス改善を進め多くの優秀な人材が入社を志望した。

JRはなぜ元気を失った

ところが、バブルが崩壊して低金利となり、経営安定基金の運用益が減少するとともに、JR北海道はひたすら経費節減せざるを得なくなった。

サービス改善は取り止め、やらなければいけないレール交換や車両更新まで先延ばしした。その結果が事故の頻発である。

緊急避難として一時的な「減速・減便」はやむを得ないとしても、道民はその継続・拡大を望んでいないはずだ。サービスダウン→売上減は商売の鉄則だ。運用益と売上の両方が減少して社員報酬を上げられず、前向きな仕事が減ったことと相まって大量退職が続いている。鉄道の運行能力が低下した大きな要因と言わざるを得ない。

経営安定基金の運用益減は、JR北海道の役員・社員の能力や努力と関係ない外部要因だ。その不条理を社会に強く訴えるべきだったのではないか。

本連載では、それを解きほぐしつつ、明るい未来に向けた提言を重ねていく。

4/24(月)19時から 札幌にて講演

4/25(火)17時から 余市にてフォーラム