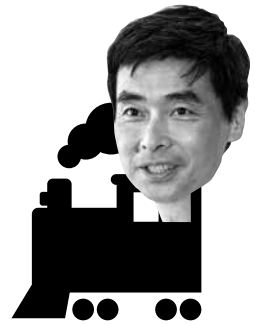


交通コンサルタント

阿部等の

北海道の道を活かそう!

第13回



(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

北の鉄道の窮状を改める唯一の方策

連載「鉄道の行方」を考える

北海道新聞の連載「鉄道の行方」を考える22回が昨年10月に始まり、さる3月26日に完了した。

北の鉄道の課題に関して、その経緯や問題点をひもとき、将来の公共交通網のあるべき姿を問題提起した。国が本来の役割を果たすことを繰返し求めた非常に有益な記事だ。

JR北海道は年間498億円を「適正な赤字」と設定してスタートし、コロナ禍の期間を除き、赤字はその範囲内に収まってきたという。

経営安定基金の運用益が低下し、国などによる下支えや「手厚い支援」で補ったものの、22年度末

までの36年間で3352億円不足という。



連載「鉄道の行方」を考える

北の鉄道の過去年表

国鉄改革	JR北の適正赤字498億円/年を随う経営安定基金
JR北	87年発足、着々と利便向上し増客・増収、地域貢献
社会情勢	低金利で経営安定基金の運用益が年々減額に
国	96年運輸白書にて適正な財政措置が必須と報告
国会・マスコミ	関心を持たず適正な財政措置は実行されず
JR北	利便向上取止め、保守費削減せざるを得ず事故頻発
経営方針	減速・減便・少駅、頻繁な運休
道民	利用減、鉄道への不満・不信・怒り・諦め
JR北	更なる収支悪化、人材離れ、更なる利便低下
北海道	移動・運搬の効率低下、地域の生産性・競争力低下
道庁	鉄道は役立たずの金食い虫と評価し廃線を推進

この悪循環にJR北海道の役員・社員、道民に責はない

北の鉄道が窮状に陥った経緯

明治から昭和40年代まで日本の鉄道は進化し続け、北海道発展の牽引役も務めた後、国鉄は赤字経営・低サービ

待を裏切り続けた。

国鉄改革によりそれを改め、初期は北の鉄道の再生に成功していたのに、再び窮状に陥った。表に、国鉄改革から現在の窮状への経緯を整理する。

国は、道路・空港・港湾と同様にJR北海道へ黒字経営を求めず、国鉄末期の赤字2800億円/年より大幅減の498億円/年を適正とし、それに応じた経営安定基金を設けた。

現在の窮状の根幹原因は、その後の低金利による運用益減へ国が適正に財政措置しなかったことで、悪循環の連鎖が続いている。

北の鉄道のあるべき姿に

抜本的な解決策は、国が経営安定基金の運用益不足分を遡って全額措置することだ。発足初期9年間に鉄道運輸収入が年20億円ずつ増えた半分のペースで増えただけでも、コロナ禍前の700億円に対し近年は1000億円超

北の鉄道の未来年表

JR北	増速・増便・多駅、できる限りの運行
道民	利用増、鉄道への信頼と期待を回復
北海道	移動・運搬の効率向上、地域の生産性・競争力向上
道庁	鉄道を役立つ宝物と評価し鉄道活用策を展開
国	経営安定基金の運用益不足分を遡って全額措置
JR北	資金を受けて更なる増速・増便・多駅、人材定着
北海道	生活利便向上、産業振興、雇用増大、人口増

JR北海道が経営方針を改めさえすれば好循環に

となつていた。最近30年弱で500億円近く減収したわけで、先の不足額と併せて800億円だ。しかし、道民が鉄道へ強い不信

入に世論の賛同を集められない。表に、窮状を改める唯一の方策を示す。第一歩はJR北海道が「減速・減便・少駅、頻繁な運休」の経営方針を「増速・増便・多駅、できる限りの運行」に改めることではないか。それにより道民の鉄道への信頼と期待を回復でき、好循環の連鎖に転じられる。

先に発表されたJR北海道グループ中期経営計画2026に盛り込まれた「札幌・旭川・新千歳空港の高速化」に多くの道民が強い期待を持った。道民は皆、JR北海道が昭和40年代までと発足初期と同様に、適正な利潤を得つつ北海道の鉄道を活かすようになることを願っているはずだ。この連載は北の鉄道の進化を願うエールだ。