



(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J.R.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。2005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

改めてJ.R.と北海道の未来を願って

連載の趣旨はJ.R.への応援

今回の連載は特集J.R.北海道(以下、「J.R.」と言う)「崖っぷち」の中で3回拡大版となる。

3ページ目に連載一覧を示した。「実現可能な素晴らしい提案ばかり。鉄道は利便向上し、生活も企業活動もしやすくなり、農業も観光も振興し、北海道が元気になる。J.R.の経営も好転する」と、ご評価いただければ幸いだ。

しかし、「J.R.をデイスるばかり。提案は夢物語ばかり」との厳しい評価もあるかも知れない。

J.R.への厳しい指摘はするが、デイスるためではない。残念ながら今は窮状に陥っているJ.R.に元気になってもらいたく、建設的かつ実現可能な提案を練るための正確な現状把握だ。

J.R.窮状の原因は国の施策

第1回から繰返しているように、J.R.が窮状に陥っているのは、現役及び退職した役員・社員の能力や努力が不足したからではない。

J.R.窮状の根幹原因は、第13回に整理したように、J.R.の適正赤字に就いて設けた経営安定基金の運用益が低金利で減額となった後に、国が適正に財政措置をしていないことだ。その累計額は少なく見積もって現時点で8000億円となり、3年で10000億円超の(メディアが称する)「手厚い支援」では全く足りない。

8000億円は国民1人当たり6000円強であり、それで北海道の鉄道が見えるものになるなら安いものだ。千歳に立地するラピダスの工場建設に

補助される9200億円より少ない。ところが、J.R.が現状のまま利便低下を続けるままでは「J.R.に8000億円も補助するなどムダ金!」と言われるばかりであり、J.R.が経営方針を利便向上へ改めることが不可欠だ。

鉄道が北海道の未来を握る

道内では、札幌と拠点都市間及び札幌近郊での移動ですらJ.R.は頻繁に止まり、大事な用事では使えないと言われ、それ以外の移動はマイカーが当たり前。頻繁に止まるばかりか、元々の本数が少なく、所要時間は以前より大幅に伸び、価格も高い。かつての「冬こそJ.R.」は「冬こそ高速」になった。

札幌と函館や釧路の間を片道4〜5時間かけてマイカーや高速バスで移動とよく聞く。時間価値の高い人は飛行機を使い、丘珠空港が大繁盛だ。

札幌で進学・就職・結婚して家を探すのに、まずは地下鉄沿線で探し、良

い物件が見つからなければ仕方なくJ.R.沿線を探すのが普通だ。
J.R.が不便のために、多くの人がマイカーやバスの中で時間を浪費し、生活利便性や企業の生産性は低く、北海道全体の効率性や競争力を下げている。
逆に言うと、J.R.を中心に鉄道を便利にすれば、生活利便性も企業の生産性も高まり、北海道全体の効率性や競争力が上がるのだ。

社人研推計は決定事項でない

北海道は本州以南と比べ地価が圧倒的に安く、土地はあり余り、空き地・空き家・耕作放棄地はいくらでもある。交通さえ便利にすれば、それらも有効活用できると思えてならない。地球温暖化が進むほど本州以南は住みにくくなり、北海道の魅力度は高まる。交通さえ便利にすれば、人口も増えるのでは。と書くと「日本の人口は減るんだ!」と返って来よう。

実はそれは誤解だ。社会保障・人口問題研究所(社人研)の将来推計人口が頻繁に報道され、政治家や行政・鉄道関係者を含め、日本人のほぼ全員が日本の人口減は決定事項と思いついでいるが、事実は異なる。

社人研の報告書には、「人口変動要因である出生・死亡・国際人口移動の

要因に関する実績値の動向を数理モデルにより将来に投影」と明記されている。

もっと分かりやすく説明した厚生政策セミナーのプレゼン資料を示した。

2020.1.30 第24回厚生政策セミナー

基調講演 小池司朗 人口構造研究部長

地域別将来人口推計の基本的考え方

将来起こりうる社会経済的な変化（地域経済状況、交通インフラ整備、施設立地、住宅地開発）や、地域政策に起因する人口の動きの変化などは、推計結果のなかには盛り込まれていない。

全国推計と同様、推計は人口学的な投影。すなわち推計結果は、原則として、直近で観察されている地域別出生・死亡・人口移動の状況が今後も継続すると仮定した場合の将来人口。

講演では「将来、地域経済状況が変化したり、鉄道や道路が新しくできたり、あるいは廃止されたり、新しい大規模な施設が立地したり、住宅地が開発されたりといった、今後起こり得る社会経済的な変化は、この推計では考慮されていない」と説明された。

社人研推計の正しい理解を

具体例を示そう。表のように、社人研は金沢市の人口を2000年国勢調査の46万人弱に対し20年に43万人弱と推計し、実際は46万人強となった。富山市も人口減の度合いが推計よりずっと小さかった。

社人研の人口推計は、北陸新幹線開業といった大きな社会経済環境の

社会保障・人口問題研究所の人口推計と実績の比較

		2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
金沢市	推計		455,145	449,926	441,426	429,479
	実績	456,438	454,607	462,361	465,699	463,254
富山市	推計		421,756	418,485	411,254	400,666
	実績	420,804	421,239	421,953	418,686	413,938

※富山市は2005年の7市町村の合併エリア。

※推計は2000年国勢調査の実績に基づく。

※実績は各年の国勢調査。

※北陸新幹線は2015年3月に長野ー金沢が開業。

化を盛込まず、それ以前の人口変化がそのまま続くとするため、外れて当然なのだ。誤りだったのではなく、そう

いう計算手法なのだ。

茨城県にて、筑波エクスプレス沿線の守谷・つくばみらい・つくば市の人口は社人研推計が外れて増加、沿線外の市町村は社人研推計通りに減少なのも同様のメカニズムだ。

大規模施設の立地も同様で、ラピダス工場が立地する千歳市も、TSMC工場が立地する熊本県菊陽町も、社人研推計は外れ人口増に転じた。

ボールパークが開業した北広島市は21〜30年度の総合計画において、社人研推計5・2万人に対して6・0万人への人口増を目標としている。

鉄道が北海道の未来を開く

ならば、北海道全体も交通、特に鉄道の利便向上で人口は増えるといメーシ願えただろうか。加えて様々な産業振興策や集客施設の立地により雇用が増え、さらに人口は増える。

北海道においては、この20数年来、利便低下の続くJRが経営方針を利便向上へ改めることが、北海道の未来を開く重大なる第一歩だと強く訴えたい。

まずは売上増が費用増を上回る施策を実行して、道民の信頼を回復し期待を高める。経営安定基金の運用益が低下する前、問題なく実行していた特急やエアポート快速の時速130km運転

の復活は、売上増が費用増を上回ろう。客単価の高い特急の潜在需要が多い（多くの人がやむなくマイカー・高速バス・航空を使い、時間を浪費し、交通事故を増やし、石油を浪費し、環境負荷を高めている）区間での増便も売上増が費用増を上回ろう。札幌から旭川は30分おき、帯広・函館は1時間おきにしたい。

以上により道民の信頼を回復し期待が高まった後は、国が経営安定基金の運用益不足分8000億円を遡って全額措置すべきとの世論を喚起できよう。そしてそれが実行されれば、どれだけJRを便利にできるか、優秀な人材がこぞって参集するか計り知れない。

地下鉄やいさりび鉄道も、第7・8回のように便利にしたい。

鉄道はビジネスチャンス大

筆者はJRに「公益事業を担う企業として採算度外視で取組むべき」とは一切求めない。国鉄改革の基本コンセプトは「民業として堂々と利潤追求することが良質な移動サービスを低コストに産み出す」だったのだ。

第1回に、経営安定基金の運用益が目論見通りだったJR発足初期は利便向上し利潤追求していたと書いた。第2回に貨物新幹線により、第4回にボ

連載「北海道の鉄道を活かそう！」の一覧

回	月号	タイトル	内容
1	2023.5	JRへの道民の不満を覆したい	多くの道民はJRへ大きな不満を持つが、発足初期は札幌都市圏は高頻度化・多駅、都市間特急は増速・増便を兼ね利用も売上も増えた。JRを再び元気にしたい。
2	6	貨物新幹線が北海道の未来を開く	貨物新幹線は道外との物流を画期的に便利にし、かつ新幹線の共用走行区間の速度制限を解除し旅客も高速化。早期に函館―仙台で試験営業し札幌延伸と同時に本格運行。
3	7	山線は存続でなく活用で未来を開く	余市―小樽は都市近郊鉄道として成立し、長万部―余市はバスが適材。早期に余市以東は鉄道、以南はバスに一本化し徹底的に便利に。新幹線札幌延伸後は全線鉄道に。
4	8	ボールパーク新駅を1日も早く	多くの道民は、BP新駅を安く、早く、旨いものとして作り、民業として堂々と利潤を追求する、そんな元気なJR北海道の復活を願っている。
5	9	北海道千年の計の新幹線札幌駅	超高層ビル前の現計画を札幌東とし札幌との2駅体制に。在来線の間には新幹線を割込ませる配線で新幹線は車両両側ともホームとし、各方面と対面・短時間乗換えに。
6	10	大活況の山線はやり様で収支改善	余市方面から小樽1902着の列車があり、空港・札幌方面の快速1900発の出発直後。ダイヤの組替で接続でき、他にコスト増なく余市―小樽を6往復増便でき収支改善。
7	11	いさりび鉄道の有効な利用促進策	駅間や駅裏に大学キャンパス・市立病院・SC等があり、新駅や裏口改札を作る。現行の30分～1時間半おきを20～30分おきに改めることと併せて利用促進・収支改善。
8	12	幹は鉄道、枝葉はバスの連携を	北海道中央バスが札幌都心乗入れを郊外の地下鉄駅発着に改める。ピンチをチャンスに転じ、経済的・時間的・物理的バリアを低くすることで効率的で便利な公共交通に。
9	2024.1	「冬こそJR」を皆が願ってる	本来、鉄道は自動車より雪に強いのに頻繁に駅間長時間停車や運休。深夜に側雪を処理しつつ昼は列車を走らせ続けることで、「冬こそJR」を復活できJRも増収に。
10	2	苫小牧で幹は鉄道、枝葉はバスを	道内人口4位の苫小牧市は帯状の市街地を複線電化の鉄道が貫通。鉄道を高頻度化・多駅化しバスを鉄道と直行方向とすることで、費用対効果が高く便利な公共交通に。
11	3	新幹線計画を見直し徹底的に便利に	北海道新幹線を1時間当たり旅客速達2本、各停4本（内2本は倶知安―札幌）、貨物速達2本、各停2本に。在来線と結節する4駅では対面・短時間乗換えに。
12	4	ロープウェイを便利な短距離交通に	石狩市が前向きなロープウェイは雪国や急傾斜地の短距離交通に好適。曲線OKの自走式の実用化も期待され、自力で雪を飛ばせる鉄道との組合せで雪国の最強交通に。
13	5	北の鉄道の窮状を改める唯一の方策	北の鉄道の窮状を抜本解決すべく国は経営安定基金の運用益不足8,000億円を遡って措置を。第一歩はJR北が「増速・増便・多駅、できる限りの運行」に改めること。
14	6	百年先を見通した新幹線函館乗入れ	函館と札幌・東京直通ともに終日30分おき、函館―札幌は59分に。函館―新函館北斗は13駅新設して高頻度運行に。いさりび鉄道と市電も高頻度化・多駅化・高速化。
15	7	新幹線長万部まで2031年度開業	北海道新幹線の長万部までの部分開業と海線の長万部―東室蘭の電化で東京・函館―札幌ともに時間短縮。渡島トンネルの工法を工夫して2031年度に開業させたい。
16	8	改めてJRと北海道の未来を願って	連載の趣旨はJRへの応援。国が経営安定基金の運用益減を遡って措置することで、鉄道を充実でき北海道の未来を開け社人研推計と異なって人口も増大する。

1ルパーク新駅の早期開業により、大きな収益を見込めると書いた。
第2・5・11・14・15回に、北海道新幹線を徹底的に便利にする具体策を書いた。社会への貢献とともに、JR

の収益をより大きくできる。
第14回の新幹線函館乗入れは、市長が前向きで通常は税金が投じられる。
第15回の新幹線早期部分開業とともにJRに大きな収益をもたらす。いずれ

もJRが主導的に動くべきではないか。
JRが以上のビジネスチャンスを活かすことで、北海道の生活利便性や企業の生産性が高まり、人口が増え、JRも優良企業になる。道民は北海道と

JRのそんな明るい未来を願っている。

厚生政策
セミナー動画

財まつJP連載ページ