

北海道の道

鉄道を活かそう!

第26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。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

JR北海道事業計画への前向き提案

批判ではなく建設的な提案

JR北海道事業計画



「さる4月1日に、JR北海道は『令和7年度事業計画』を発表した。売り手(JR)・買い手(利用者)・世間(地域)の三方よしを願ひ、事業運営の基本方針にある各項目に関して、批判ではなく建設的な提案を列記する。

安全輸送の確保

鉄道において安全が重要なことは言うまでもなく、本来の目標は「便利で適価な輸送サービス」で、安全はその前提条件のほうだ。レストランは、食中毒を起さないことを前提条件に、目標を「美味しくて適価な料理」とする。道民や来訪者はJR北海道に、安全を前提条件に「便利で適価な輸送サービス」を期待しているはずだ。

人材の確保と育成

「採用が困難」「若年退職が高止まり」の原因をあえて厳しく指摘すると、生産する商品が道民や来訪者から評価されていない上に低報酬で、「入社したい」「働き続けたい」と思えないこと。前者は「便利で適価な輸送サービス」の実現で解決でき、その実現と報酬引上げの原資は第13回「北の鉄道の窮状を改める唯一の方策」により確保する。

収益の拡大(鉄道事業)

訪日外国人に限り安値販売するレールパスは、価格を適正化して誰でも買えるようにした方が増収になる。企画に手間を要して利用の少ない観光列車より、利用の多い日常交通の利便向上の方が業績向上に効果的では。札幌圏は空港アクセスを除き以前より低頻度となっており、その回復が望

まれる。ポールパーク新駅は、86年11月改正だけで札幌近郊に10駅新設したスピードで開業させたい。都市間は客単価を向上した分、高速化・高頻度化による増収効果を期待できる。

収益の拡大(開発事業)

阪急電鉄を創業した小林一三が、都心にデパート、沿線に宅地、郊外に宝塚歌劇団や関西学院を立地させて成功したのは、最先端技術で「便利で適価な輸送サービス」を実現したからだ。JR北海道も、「便利で適価な輸送サービス」の実現とともに開発事業に取組んでこそ成功できよう。

「ラビダス需要を取り込む」のに、

新工場は千歳科学大とともに千歳線の目前に立地し、マンション事業より新駅と増便こそが収益拡大に効果的では。北海道新幹線の取り組み

札幌延伸の大幅遅延というピンチをチャンスに転じ、第25回「新幹線は長万部まで早期部分開業を」に整理した

通り、長万部部分開業、貨物新幹線、函館乗入れ、長万部―東室蘭電化、海線・山線中速新幹線化を実現したい。経営自立に向けた取り組み

国交省22年7月「ローカル鉄道の在り方に関する提言」では、表のように、鉄道存続とバス転換のいずれも利便向上するとした。それを「当社単独では維持困難な線区」に当てはめてみよう。「鉄道より他の交通手段が適」する線区はバス転換し、鉄道と同費用を投じて大増便かつ街中・学校・病院・スーパー等経由とすることで、利用は増え地域にもJRにもプラスとなる。

その他の線区の「鉄道を持続的に維持する仕組みの構築」は、第13回に整理した通り国の仕事だ。その上で高頻度化・多駅・高速化により、利用は増え地域にもJRにもプラスとなる。

再構築の方向性	鉄道を運行する公共政策的意義が認められる線区
	・地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復(運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上)に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく
再構築の方向性	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
	・BRT・バス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく

鉄道存続でもバス転換でも利便向上(国交省HPより)