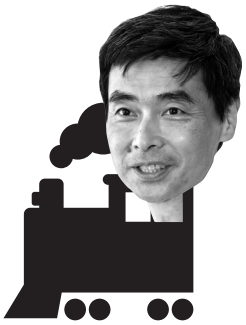
交通コンサルタント

阿部等の 鉄道の北海道を活かそう！ 第39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

黄色線区問題を機に真の国鉄改革を

無理ゲーを強いられるＪＲ北

ＪＲ北海道は4月15日に、単独で維持困難な黄色線区8区間の線路保守費の負担を自治体に求める「上下分離」案を発表し、反対意見が噴出したため5月20日には協議を当面見合せとした。

黄色線区の沿線自治体に財政余力はなく、道議会も全会派が反対し、「上下分離」は実行不能な無理ゲーだ。

筆者が学生時代に国鉄改革を一心不乱に勉強し、鉄道の未来を拓けると勇んで以来40年弱、ＪＲ北海道が鉄道を活かせていない現状が残念でならない。

経営安定基金の運用益減問題

２０１０年前後にＪＲ北海道が列車火災や脱線事故を頻発した際、多くの識者がＪＲ北海道を糾弾する中、筆者のみが「1民間企業の不始末ではなく国の運輸政策の問題です」と繰返し唱え、経営安定基金の問題を解説した。

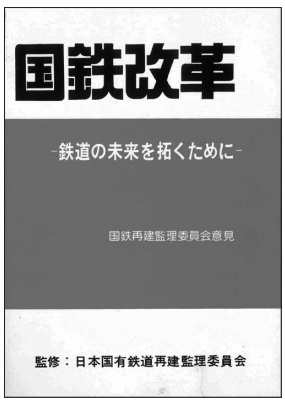
国鉄改革にて国民はＪＲ北海道へ黒字経営を求めず、年５００億円の営業損失を経営安定基金６８２２億円の運用益で補填することとした。

残念な現状の原因は、その後の低金利による運用益減に対する国の財政措置の不足だ。ＪＲ北海道の島田修会長も、２０２２年10月に日本交通協会の講演にて「基金の運用益では当初の赤字を埋めるには足りなくなり、結果、切ってはならない安全にかかわる経費と要員の削減を行った」と話された。

国鉄改革の基本コンセプト

１９８５年7月に総理大臣に提出された『国鉄改革に関する意見』は「破綻に瀕している国鉄を交通市場の中での激しい競争に耐え得る事業体に変革し、国民生活充実のための重要な手段としての鉄道の役割と責任を十分に果たすことができるよう国鉄事業を再生させる」と謳った。

その実現に向け国の責務を明確化した日本国有鉄道改革法は「事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となつている事態、輸送需要の動向に的確に対応し得る新たな経営体制を実現、我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮させる、国は必要な施策を総合的かつ計画的に実施、日本国有鉄道の改革を確実かつ円滑に遂行」とした。



「国と道は主体的関与を」

今のＪＲ北海道は明らかに「事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難」だ。その原因は、役員・社員の能力や意欲の問題でも分割・民営化の誤りでもない。現役及びＯＢの役員・社員こそが最大の被害者だ。

原因は運用益減に対する国の財政措置の不足だと改めて指摘する。第1回『ＪＲへの道民の不満を覆したい』に書いた通り、ＪＲ北海道の発足初期は利便向上・増客・増収・地域貢献と、まさに「輸送需要の動向に的確に対応、我が国の基幹的輸送機関として果たすべき機能を効率的に発揮」した。

国は平成8年度運輸白書に「経営安定基金の運用益減少への対処が急務」と記したのに、道内最大のオピニオンリーダー北海道新聞が「ＪＲ北は自立経営を」と国鉄改革の基本コンセプトと異なる論陣を張り、運用益減に対する国の適切な財政措置に至らなかった。

今回は4月17日社説『国と道は主体的関与を』を貫くことで、当然に正しい対策とできるはずだ。具体的な展開は第16回『北の鉄路の窮状を改める唯一の方策』にまとめた通りだ。