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40回

日本国有鉄道改革法の適正な実行を

宗谷線存続を住民は希望せず

本連載で何回も取上げた宗谷線の実情を知るべく、士別市・名寄市・音威子府村・幌延町・稚内市の役場と北海道新聞支局にお邪魔し、お話を伺った。

▽地域の移動は車が基本で鉄道は高校通学以外にほとんど利用なし
▽札幌との行き来は企画切符廃止・値上げ・全車指定席化で価格が倍に
▽「えきねっと」が分かりにくく市が説明会を開催したら数十人が参加
▽「えきねっと」指定席は予定変更で払戻すとキャンセル料が半額以上
▽札幌との行き来は利便低下&価格上昇で高速バスへ大きくシフト
▽宗谷線の存続に行政は熱心だが沿線住民のほとんどは関心も希望も薄い
▽ＪＲ北海道（以下「ＪＲ」）は協議会に欠席し意思疎通できない

宗谷線への不平・不満は想像を上回った。改めて強く申上げる。宗谷線を不便なまま存続するのは壮大な無駄。利便向上してこそ地域の宝物とできる。

事業の適切な運営確保が困難

前号『黄色線区問題を機に真の国鉄改革を』に書いたように、かつての国鉄は、日本国有鉄道改革法（以下「改革法」）第１条「事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となっている事態」となり国鉄改革が断行された。

以来40年近く経ち、ＪＲは社員６００人に対して毎年２００人以上が自主退職し、入社志望者は少ない。言うまでもなく、事業運営の礎は〝ヒト〟。今のＪＲはかつての国鉄よりさらに事業の適切な運営確保が困難な事態だ。

その原因はＪＲではなく国にあり、ＪＲの中の人達こそが最大の被害者だ。改革法第２条「国は、改革を確実かつ円滑に遂行しなければならない」

お粗末さは中の人が最も認識

２０２４年11月の函館線脱線の原因は、海産物トラックから落ちた海水によるレール腐食を、踏切敷板に隠れて見つけられなかったこと。

お粗末そのものだが、そのことは中の人が最もよく分かっている。資金が不足し、現場に人も予算も回せない。本社も人手不足で現場を教育できない。教育しても次々と退職していく。

その原因は、本連載で繰返し指摘している経営安定基金の運用益減に対する国の財政措置の不足。それを改めないまま、起きた事象の当事者を責め立てても、国がＪＲへ事業改善命令を発しても、根本的な問題解決とならない。

基金運用益、理解されづらい

５月中旬の決算会見にて、ＪＲの萩原国彦常務は「発足以来、営業赤字を経営安定基金の運用益で補填する仕組み。特殊で理解されづらい」と説明。

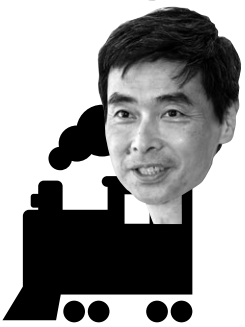
北海道新聞17年９月13日付インタビューにて、元運輸事務次官で国鉄改革に携わった黒野匡彦氏は「ＪＲの経営者はもっと早く、これではやっていけないと行動を起こし、世論を動かすべきだった」とコメント。

さらに遡り、平成８年度運輸白書（06年）には「経営安定基金の運用益減少への対処が急務」と記載。

当時のＪＲ経営陣は旧運輸省へ、改革法第１条「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」に不可欠な財政措置を求めたが、世論が盛上らず対処は不充分となった。

以上のように、関係者は長年、ＪＲが改革法第１条「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」するには、営業赤字５００億円の補填が不可欠と承知していた。

ならば、改革法第２条「国は、必要な施策を総合的かつ計画的に実施、改革を確実かつ円滑に遂行しなければならない」ことは明白。続きは稿を改めて書こう。



（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