

北海道の鉄道を活かそう！

(株)ライトレール 阿部 等

<https://www.LRT.co.jp>、abe@LRT.co.jp

はじめに

北海道の鉄道は、J R北海道の発足初期には年々利便向上していたのに、この20数年間、大変残念なことに年々不便になっている。道民の不満や不信を高め、北海道そのものの生産性や競争力を下げている。

以下に、その根幹原因を整理した上で、それを改め北海道の鉄道を活かす具体策を示す。

本稿は、関係者の批判や犯人探しが目的ではない。関係者こそが今の窮状を悔しく思い、改めたいと願っているはずだ。

1. 北海道の鉄道の現状と今後のあるべき姿

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・低サービス・スト頻発・大幅値上げと国民の期待を裏切り続けた。

表1に、国鉄改革から現在の窮状に至った経緯を整理する。日本国は、道路・空港・港湾と同様にJ R北海道へ黒字経営を求めず、赤字額として国鉄末期の2,500億円/年から大幅減額した500億円/年を適正とした。それに応じた経営安定基金が設けられ、J R北海道の初期は着々と利便向上した。その後の低金利による運用益減へ国が適正に財政措置せず、悪循環の連鎖が続き、現在の窮状に至った。

表1 北海道の鉄道が窮状に至った経緯

国鉄改革	J R北の適正赤字500億円/年を賄う経営安定基金
J R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
J R北	利便向上取止め、保守費削減で事故頻発
経営方針	減速・減便・少駅・頻発、頻繁な運休
道民	鉄道への不満・不信・怒り・諦め、利用減
J R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
北海道庁	鉄道は役立たずの金食い虫と評価し廃線を推進

表2に、それを改める手順を示す。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が、道民が鉄道へ強い不信を持つ現状では、とても実行できない。

第一歩はJ R北海道が「減速・減便・少駅・頻発の運休」の経営方針を「増速・増便・多駅・頻繁な運休」に改めることではないか。それにより道民の信頼を回復でき、好循環の連鎖に転じられる。そして、昭和40年代までとJ R北海道初期と同様に、適正な利潤を得つつ北海道の鉄道を活かし、北海道そのものの生産性や競争力を上げられるようになって欲しい。

表2 北海道の鉄道の今後のあるべき姿

J R北	増速・増便・多駅・頻繁な運休
道民	鉄道への信頼回復、利用増
北海道	移動・運搬の効率向上、地域の生産性・競争力向上
北海道庁	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
J R北	資金を受けて更なる増速・増便・多駅
北海道	生活利便向上、産業振興、雇用増大、人口増

2. 『財界さっぽろ』連載

前節の実現に向け、月刊誌『財界さっぽろ』に「北海道の鉄道を活かそう！」を連載している。上記QRコードのページにて、連載記事を公開している。以下に、現在まで連載の各記事のエッセンスを示す。



(1) J Rへの道民の不満を覆したい

多くの道民はJ Rへ大きな不満を持つが、発足初期には札幌都市圏は高頻度化・多駅・都市間特急は増速・増便を重ね利用も売上も増えた。J Rを再び元気にしたい。

(2) 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) 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) ボールパーク新駅を1日も早く

多くの道民は、ボールパーク新駅を安く、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) 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) 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。ダイヤの組替えで接続でき、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) 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) 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) 「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) 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・多駅化した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) 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) 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で、曲線OKの自走式の実用化が期待される。駅を核とした二次交通として道内に普及させたい。

3. 山線リバイバルプラン

前節の(6)に記した山線（長万部―小樽）の具体的な活用策を、地元の週刊情報誌『後志よみうり』に「山線リバイバルプラン」と題して96回連載した。上記QRコードのページにて、全て公開している。



表3に、エッセンスを示す。売り手（JR北海道・バス会社・新鉄道会社）、買い手（移動者・荷主）、世間（沿線地域・社会全体）の三方よしとなる。できもしないおとぎ話でなく未来を開く実行策である。

本提案は、誰かがやれば良いとの他人事ではなく、自らが実行する立場になれば必ず成功させるものとして書き連ねた。新鉄道会社を興し、良質な交通サービスを提供して堂々と適正な利潤を追求したい。

表3 山線リバイバルプランのエッセンス

提 案 内 容		関連連載
新幹線開業前日までは鉄道とバスの適材適所 開業後は近代的な鉄道として全線復活		①②⑬⑤⑥① ～63, 68, 71 72, 85, 95
新幹線開業前 日まで	余市―小樽は鉄道 高頻度化・多駅化	③～⑦②④③ ④④
	長万部―余市はバス 高頻度化・街中経由、鉄道と結節	⑧～⑪④⑨
新幹線開業と 同時に客貨とも 新幹線の末端 輸送に	旅客新幹線を速達化かつ在来線 と対面・短時間乗換えに	60, 88～93
	貨物新幹線で山線沿線と首都圏 との物流を半日に	②②～②⑤②⑦③③ 69
新幹線開業前日までの財源はJR北海道からの 経営分離前倒しで回避できる赤字25億円/年		⑬③④④①
国はローカル鉄道に関する方針を「鉄道存続 とバス転換どちらも利便向上」に改めた		⑬⑨②④②86 87

おわりに

開拓の時代から札幌五輪開催の高度成長期までの100年間、鉄道の進化が北海道発展の牽引役を務めた。その後の50年間、残念ながら鉄道は本来の能力を発揮できずに来た。今後の100年間、再び鉄道の進化が北海道発展の牽引役を務めるようになることを願い本稿をまとめた。