

今夏、約一〇年ぶりに、JR石北線の列車に乗る機会があった。網走発札幌行きの特急「オホーツク」。日曜日なのに、私が座った車両の乗客は五人ほど。同時刻の都市間バスが満席だったのとは対照的だった。網走駅も閑散としていた。キオスクの売店はシャッターが下りたまま。「諸般の事情により、三月二六日に閉店しました」との張り紙があった。

車中での駅弁を楽しみにしていたが、車内販売はやって来ない。昨年三月に、取りやめになっていた。コスト削減の一環という。現在、道内の特急で車内販売が行われているのは札幌と函館、釧路間の特急だけ。ご当地の駅弁を食べながら、車窓からの眺めを楽しむというJRならではの旅を味わえる特急は今や少数なのだ。網走―札幌間の特急の片道料金は約一万円。バスの約一・五倍。これでは客足が遠のくのは仕方がない。JR北海道の経営は苦境に陥っている。一月四日に発表した今年九月中間決算(単体)は一八年ぶりの一〇億円の赤字。来年三月期でも赤字は二三五億円と、過去最悪の見通しだ。

同時に発表されたのが、野球部の今季限りでの休部だ。一九一一年創部で、現存する国内の社会人野球チームで最古の名門チーム。かつて複数の強豪チームが競い合い、都市対抗野球でも活躍した道内の企業チームはこれですべて姿を消すことになる。五年以上前、JR北海道の幹部から、道内

格差の鉄路

のアマチュアスポーツの状況について、「うちもこれ以上は引き受けられない」とこぼすのを聞いたことがある。だが、その時はまだ「余裕」があった。その後、事故やトラブルが相次ぎ、JR北海道の安全管理体制が問題視された。その結果、安全対策に多額の投資を迫られ、さらに追い打ちをかけたのが今年の相次ぐ台風被害だ。

しかし、こうした出来事は、これまで埋もれてきた構造的弱さを露呈させたにすぎない。国鉄の分割・民営化当時から、ささやかれていたことだ。

国鉄は一九八七年、七社に分割民営化され、東日本、東海、西日本は上場。九州も今年一〇月に悲願の上場を果たした。上場を果たせないのは北海道と四国、貨物の三社だ。

経営体力の差を比較してみたい。東海道新幹線というドル箱を抱えるJR東海は今年九月中間決算(単体)で二九八〇億円の黒字。来年三月期では三六〇〇億円の黒字を見込む。北海道とは雲泥の差がある。

この格差を象徴するのは、東海管内の名松線と、北海道管内の日高線の行く末だ。ともに台風被害などで線路に大きなダメージを受け、長らく連休が続いた。名松線は赤字のため、JR東海がいったん廃止の方針を決めたが、沿線自治体や住民の強い要望を受け、今年三月二五日、約六年半ぶりに復旧した。その日は、北海道新幹線の開業の日だった。

これに対し、日高線は復旧費用が工面できず、JR北海道は沿線自治体に維持費用など年約一三億円の負担を要請した。しかし、自治体側は財政難を理由に拒否し、廃線の可能性が高まっている。

国鉄分割民営化後、東海で廃線になったのはゼロ。北海道は約二〇%の鉄路が消えた。JR北海道の全一四路線二八区間はすべて赤字。最も乗客数が多い札幌圏の路線でさえ赤字なのだ。構造的に「自立」は無理だったと言える。

JR北海道は一八日、「単独では維持困難な路線」として一〇路線一三三区間を公表。四区間は廃止・バス転換、残る九区間は上下分離方式などを目指す方針だ。上下分離方式とは、鉄道施設は自治体が所有し、列車の運行はJRが担当が、沿線自治体の財政力は弱く、実現可能性には疑問符が付く。JR発足から約三〇年。国内の鉄道網を再び考える時期にきている。国鉄分割民営化を推し進めた当時の中曽根康弘首相は後年、その理由について、社会党、総評の主力部隊の国労をつぶす狙いもあったと明かしている。欧州でも鉄道の民営化が進められたが、上下分離方式を採用し、国が地方の鉄道網を維持しているケースもある。JR四国の経営状況も、北海道と同様だ。東日本や西日本、九州でも地方路線は赤字が続く。政治的思惑ではなく、日本の鉄路、とりわけ地方交通網をどうするのか。地方創生をうたう安倍政権に鉄路の再考を求めたい。

ハ洋V