

エッセイ「夢」く北海道の鉄道を考えるく

JRに乗り続け隊 友田 博

この正月に夢を見た。夢の中で、私はどこか知らない駅の改札口にいた。

そんなに大きくはない駅だが、多くの乗客が近くにある自動改札機を次々と通り過ぎて行く。その情景はごくありふれたものだったが、私がこれまで見たものとは何かが違う様に映った。何が違うのか、始めのうちは解らなかったが、しばらくするとその違いにやっと気づいた。

切符の券売機が近くに見当たらない。駅へ来た人は皆、真直ぐに改札口へと向かって行く。これだけ多くの人が利用する駅であれば券売機の二、三台があっても良さそうなものである。「いったい切符はどこで買うのだろうか?」と見回してみたが、切符を買おうとする人も見当たらず、再び改札を見ていると、全ての人が定期を利用して改札を通っていることが確認できた。

みどりの窓口に入ると、発券ブースの上方に小さく書かれた「切符」の文字を見つけることが出来た。どうやら切符は主要な商品ではないらしい。

私はここが何処の駅なのか、また何処に行けば良いのか、あても無いまま、「あの、切符はここで買えるのですか?」と窓口の女性に尋ねると、女性は「えっ、切符ですか?」と少し驚いたあと「ええ、お出しすることは出来ますけど」と落ち着きを取戻してから答えた。そ

して、言葉が続いた。「ですけど、定期の方がお得だと思いますが……」と何やら引出しから使い古した用紙を取り出して説明を始めた。その用紙は、「フリーダムパスポート(自由定期) 会員募集」と大きく書かれた宣伝パンフレットであった。「切符を買われるのであれば、こちらの会員になることをお勧めいたしますが」と女性はにこやかな笑顔で「会員」になる利点を説明し始めた。

それは、入会金と年会費を支払えば、その鉄道路線の全てに一年を通して乗ることが出来るというものであった。切符に比べ若干は割高ではあるけど、回数制限も無く列車に乗れるため、利用者のほとんどが会員に入会するのだという。この制度が施行されてから十年程が経つが、最近では切符を購入する人がほとんどいないため券売機も撤去されたのだと言う。窓口の脇にあるのは指定席の自動予約そして発券機だけである。

「へえ、そうなのか」と感心し、女性係員が説明を丁寧にしてくれるので、その後も何やら質問を続けることになり、ここまでに至る経過を教えてもらうことになった。

夢の話ではあるが、ここでも地球温暖化に代表される環境問題は非常に深刻な状況となり、エネルギー効率の高い輸送手段である鉄道に対しての要請が高まり、新たな鉄道再生への道が模索されたのだと言う。当時の鉄道は地方ローカル線が存続の危機にあったため、線路を廃止しないためにも、鉄道会社と地方自治体が一致団結し、既存の制度の概念を越えて検討が行われたそう。

その結果、いくつかの地方鉄道が手を結び、路線全てをまとめて鉄

道の広いネットワークを全体として提供する鉄道の会員制度を採用したということであった。会員になってくれたお客様は一年または数年設定の更新で会員となり、その間鉄道を自由に利用できるのだそうだ。会員には本人の顔写真のついた定期券「フリーダムパスポート」が支給され、みなそれを利用して利用するのである。このパスポートは、一週間のうち利用できる曜日を指定することにより、会員費が異なっていて、利用者は自分が鉄道を利用する頻度に合わせて設定を選ぶしくみとなっているとのことであった。

話の終わりに、女性職員はまだこのパスポートのことを知らないことを不思議に思ったのか「お客さまの住むところでは、まだ切符を利用されているのですか？」と逆に尋ねられる羽目に陥ってしまった。今や会員制度は、鉄道の常識らしい。

これは、自治体からの強い要望もあり政府がやむを得ない形で鉄道運賃の規制緩和を認めたために実現したことも教えてもらい、ここに辿りつくまでには国内で激論がかわされたという。国土運輸省と各鉄道会社により制度の可能性を技術的な面、安全面について慎重な検討がなされた末に実現に踏みきったのだという。なお、当時は進捗が思わしくなかった脱炭素社会への取組みが追い風になったともいう。この鉄道料金の改革は、「国鉄改革に次ぐ第二の改革が起こった」ということで、当時は社会的にとっても大きな反響を呼んだそう。

「私のところでは、まだ……」と返答に戸惑う。自分が鉄道関係の会社に勤めていることは相手に話さずに、北海道の鉄道について少し考えてみる。現在、北海道における鉄道事業の収入は新幹線を含めてお

よそ八〇〇億円。よく、各路線の評価を、「百円を稼ぐのにいくらかかる」という言い方で表すことが多いが、人口の多い東京都心と北海道のように人口の少ない地区を同じ「距離制」の運賃制度を採用していることを少しだけ疑ってみる。この距離制というのは「利用距離」に比例して運賃があがるしくみであるが、この距離制を取っている国は少ない。鉄道が開設された当時に自動車が無かった状況と現在の様に自動車そして道路が蔓延した状況で昔と同じように距離制を使い続けていることが鉄道衰退の一因であるとも考えられる。事実、そのような線区は国鉄が民営化になる時点で廃線の道を余儀なくされてきた。

最近では「サブスク」という販売方法が増えている。音楽や映画等の配信サービスが代表的だが、最近では服のレンタルや飲食店でも広がっている。ものをひとつずつ販売するのではなく、一定期間の条件をつけて「……放題」という形で販売することがニーズに合っているということであろう。

鉄道事業の経営においても、その支出における変動費と固定費において人件費等の固定費の占める割合が高いこと。また、鉄道というものが



大量輸送機関という特徴を持つこと。この二つの特性を活かせば、鉄道事業をサブスク的に見直すことは有意義な検討だと思う。具体的には収入を会員費で集め、その会員を鉄道に乗り放題にするというのは確かに面白い。北海道の人口が約五二〇万人。仮に「北海道の全路線の列車に一年間自由に乘れる定期」というものはいったい北海道に住む人々はどれくらい欲しいと考えるだろうか。

会員の数が多ければ会員費を小さく出来ることになるが、仮に一〇〇万人と仮定すると、ひとりあたりが負担する会員費は平均で考えたと年間で八万円で現状の八〇億と同等となる。これで北海道全線の列車に乘れるとする。ひと月あたり約六千七百円である。

この金額は、現在通勤通学で列車を利用している人から見れば、それこそ価格破壊的なディスカウントになるが、鉄道を全く使わない人にとってはかなりの金額に思える。この制度を成功させようとするならば、もつと利用条件により細かい料金設定やルールを検討する必要があるが、これまで鉄道を利用していなかった人をもつと取り込むことも必要となる。

しかし、通勤定期のように決まった区間ではなく「北海道の全路線に乘れる」ということには、とても魅力を感じるはずだ。また、切符に代わって北海道全線の定期券を利用すれば、いちいち切符を買う手間も必要も無いし、乗車距離により運賃が高くなる恐れもない。線区と時間帯で、利用者が増えて座席に座れない問題は起こってくるかもしれないが、短い時間であれば立つても安く乗りたい人はいるはずだ。長時間の利用する場合は指定券を別途購入すればよい。今の切符

より使い勝手が良くなる場面は大いに想像される。

なお、最悪の場合は車両を増結することで緩和は出来るはずだ。「列」をなす「車」と書いて列車である。

また鉄道会社は増収作戦として、社員が会員を勧誘して回り積極的な作戦に出ることも可能になるだろう。お客様が駅に来るまで待つことは無い。会員費は純収入に直結するので営業努力は明確に表れる。義理と人情を使っても、会員を増やすように社員が営業に励めば良い。もちろん、お客様も元を取るために限りなく列車に乘ろうとするだろうから、どちらにも利点が出てくる。列車の利用者は必ず増えるはずだ。

北海道は冬になれば雪のために道路および空港は使用が出来なくなるが、鉄道の線路は鉄道関係者の努力により列車の運行を可能な限り行う。この点を考えれば北海道の人が鉄道の存続を重要視し、現在の鉄道の危機を打開することについて協力してもらえたいことを期待したい。

夢はまだ続いている。結局、私は女性から説得され、パスポートを購入することになった。改札を通るとホームには、ブルトレと見間違えうほどの長い特急列車が停まっており、驚かされる。十両以上はあるのではないだろうか。ここは間違いなくローカルな田舎線である。「FREEDOM (自由)」と掲示がある車両に乗り込むと通勤車両のようなロングシートの車両である。「これが特急の座席か？」とも違った意味でこれも驚かされたが、可能な限り多くの乗客を乗せるように設定さ

れた車両であった。だから、この自由席では特急券も必要ない。自由席ではあるが、小奇麗な車内であり意外と不満の感情は上がらない。隣の車両についても覗きたくなって先頭へと歩いていくと、五つほどのFREE車両の次に「CHAT（おしゃべり）」とかかれた四人がけの座席が現れた。ここは、あえて対面シートとし列車旅行の醍醐味でもある会話を楽しむために設けてあるそうだ。話好きで社交性のある人や、子供連れの家族が賑やかにおしゃべりをしている。ここは、別途指定券が必要だそうだ。

更に先に進むと、別な指定席で、休息をとりたいビジネスマンのための「SILENT（休息）」と書かれた静かな部屋があった。リクライニングが大きく、座席では十五型の液晶テレビを観たり、パソコンも使用できる。とても落ち着いた内装である。更に進むと「EXEC TIVE（豪華）」と書かれた車両まであった。が、ここは中に入れず外からも遮蔽ガラスになっているため中が見えなかった。隙間から少しバーカウンターのようなものが見え、その奥の壁の棚には洋酒がずらりと並んでいる。察するに指定料金はかなり高いものとなるだろう。

やがて列車は静かに発車した。私は「FREE」車両に急いで戻った。乗客は多く、既に座席は無くなっていったため吊り革に掴まり車窓を眺めていると、車内アナウンスを終えた車掌が車内改札にやって来た。

「失礼します。パスポートを拝見させて頂きます。」と一礼をした後に客車の端の方から、定期の確認を行い始めた。「車内改札だけはこ

の世界も一緒だな。」とあきらめて、ポケットの中を先ほど手に入れたパスポートを探し始めた。

ところが、車掌は乗客のうちのわずか数人しか、改札を行わない。どうもいかげんだ。これでは不公平が生じる。私の傍も通り過ぎようとしたので、「あの、パスを見せなくていいんですか？」と尋ねると、その車掌は「ええ、あなた御自身のものでしょう。」と返答し、「お客さまのうち、数名の方確認させて頂くだけで十分ですから。」と答えた。

「どうしてですか。」と私が質問すると、ここでも私が何も知らないことに少し驚いたように「我々は、お客さまのパスの期限と顔写真をランダムに確認させていただきます。もし、仮に不正に使用されていた場合は、ペナルティを課させて頂きます。そのことで、会員の皆様の不正な使用を防止出来ます。ペナルティはご存知ですよね？」

その車掌の毅然とした問いかけに少し緊張したが、理解できていないことを正直に打明け、どのようなかを説明してもらった。そしてその後には「よく考えたものだ」と感心させられることになった。

それはこのようなものだ。全線利用が出来る定期が全てになれば、お客さまの着発駅は改札としては問題では無くなる。期限と本人使用の確認のみが問題となってくるが、仮に知人のパスを悪用し、万が一改札で発覚した場合は、不正使用した本人だけでなく、パスを貸した側にも重い罰則を与える。ペナルティは主に罰金と会員権剥脱で、その後も十年間は鉄道の会員にはなれないのだそう。罰金より、この会員になれなくなることを皆が恐れるようで、いくら車内改札の頻度

がごくわずかでも、「もしも」のことを考えると、効果が十分あるのだと思う。それほど、皆鉄道会員になる恩恵を受けていることなのであろう。これでは、軽い気持ちで友人に「パスを貸してくれ」と頼むわけにもいかない。

このことは、当然入会時には必ずくどいほど説明があり、会員にはあたりまえの知識となっているらしい。私が久しぶりの新規の入会だったので窓口の女性が説明を忘れたのか、私が制度や金額ばかり気にしたり、はたまた少し好みのタイプだったので見惚れていて、説明を聞き忘れていたのだろうか。

車掌の話では、この制度のおかげで切符の時代に比べて車内改札業務がとても楽になり、車掌本来の安全確認業務に専念できるようになったらしい。

ベテランのように見えるその車掌は言った。「寝ているお客さまを起こす必要もなくなったのが嬉しいですよ」と。

鉄道は更に未来へと走り続ける。

乗り放題となった鉄道の利用者は通勤、通学の利用以外にも会員費の元を取るために、休みにも鉄道を利用して出かけるようになった。特に主婦や学生達で自動車の免許を持たない人たちは、パスを持つ仲間を誘って鉄道で買い物や遊びに出かけるようになったのだ。駅から近いテemaparkやショッピングセンターは賑わいをみせる。

逆に都市の人々は、それまで車でしか行かなかった地方へローカル線に乗ることを楽しみに利用し始める。特に地方駅から各名所地へのウォーキングも賑わいをみせる。

また、鉄道を利用する人が増えると、自然とそれぞれの駅前にみやげ物屋や飲食店が増えてくる。駅前は賑わいを取戻し、商店街も少しずつではあるが活気づいている。また、切符の代わりにパスを用いることで鉄道は途中下車が自由にできるようになり、今まで駅前が寂しかった駅においても、列車の利用者を何とか降ろそうと、各自治体はそれぞれ懸命に策を練り始める。駅舎や駅前の整備を図ったり、各鉄道社と協力して駅前で朝市を開くところも出てきた。地元でとれた新鮮な野菜や魚などを駅前で安く売ること市場は、駐車場も不要であ



り人々の新しい楽しみとなった。ある自治体は会員に郵送される会員誌やSNS上で朝市の開催予定日を情報として告知したところ、近くの会員が押し寄せて今までにない活況振りを見せたそうだ。新たな観光産業が日本の景気に明るい日差しを投げかけている。

駅から足を伸ばしたい人のために、地方のバス路線も進化を遂げた。バスやタクシーなどの交通機関にも料金制度も変わり始める。お得な一日チケットが増えているようだ。レンタカーも画一的な料金が崩れ、車の形式が少し古いものであれば一日千円で借りれる店も出てきた。ゴールドカードの免許であれば保険料の関係で更に安くする傾向もある。レンタカーはそのうち宅配ピザみたいに電話一本で三〇分以内に自宅まで届けてくれるようになるという。

鉄道が大動脈の役割を果たすことにより、周辺の交通機関にも人が流れ出している。

お客様満足（CS）をいかに達成することが重要かはいつの時代も変わらない。百人のお客様がいれば、百のニーズがあるわけで、それだけのものを商品として備えておく必要が出てくる。CSを追求した結果、未来の鉄道は格安に利用できる車両から、豪華な車両までを揃えてお客さまに提供することで新たな発展をしている。喫煙か禁煙、自由か指定という棲み分けだけでなく、列車に乗る目的ごとに分けられていて、みながそれを場面に応じて使い分けて楽しんでいることが良くわかる。

国内の全輸送量のうち、鉄道が担っている割合はそれまで5%程度であったが、最近では倍近くになったそうだ。そのことで地球の環境

問題の悪化に対して歯止めになっていくかは今のところ不明だが、自動車からのシフトが起こったのは間違いない。

飛行機は長距離、鉄道が中長距離、そして自動車を近距離の移動に用いるという乗り物の特性を活かした総合交通体系が少しずつ出来始めている。もちろん自動車は電気自動車や燃料電池車である。カーシェアリングも少しずつ増えている。大きな意味で、乗り物が「競争の時代」から「共生の時代」を迎えたということだろう。この日本の交通革命は海外への良き見本となっていきそうだ。

夢から覚めた後も私は新しい鉄道を考えるようになった。夢には眠っている間に「見る夢」と、自分で考え「描く夢」があると思う。新しい鉄道の夢はどこから見て、どこから描いたものかは解らなくなった。「夢は叶えることよりも、諦めることの方が難しい」とも言われるが、この夢を見た私は、夢を叶えてみたいと思うようになっていく。いわゆる「Dreams come true」の心境である。

夢にみた駅が何処にあり、列車がどこを走ったのかは結局解らなかつたが、「正夢」とまではいかなくとも、北海道の鉄道が夢のように発展してもらいたいと思う。