

第3章 国鉄分割化による影響

1986年の「国鉄改革関連法案」成立により、1987年4月1日に国鉄は分割民営化してJR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、JR貨物の7社が発足した。この際、国鉄を分割化するいくつかの理由が存在していたが、その1つが「地域に根ざした輸送サービスを提供できるようにすること」であった。

国鉄時代は全国一元経営であったため、本社が決定する方針に縛られてしまう面が否定できなかった。例えば、私鉄との競合区間に集中して投資することがままならない状況も見受けられた。名古屋鉄道と東海道本線が併走する豊橋 - 名古屋間の国鉄末期である1986年春のダイヤを比較すると、昼間の時間帯に名古屋鉄道が特急（指定席料金を要する）を30分間隔、高速（特別料金不要の最優等列車）を30分間隔、急行を10～20分間隔で運転していたのに対し、東海道本線で同区間を直通するのは快速、普通が1時間に1本とフリークエント面では全く及ばなかった。同年秋に行われた国鉄最後のダイヤ改正で東海道本線は岡崎 - 大垣間を快速運転する列車を昼間時で毎時1本、普通列車を同じく毎時1本増発したが、それでも競争体制を整えるためには抜本的な改革とは言えなかった。

しかし、国鉄が分割されて、各社がきめ細かく地域の実情を見ながら、投資先を選択することができるようになった。そのことにより、フリークエント面で遅れが指摘されていた地域でも運転本数が増大し、スピードアップも行われて非常に利便性が高まった。先に例としてあげた豊橋 - 名古屋間では、JR東海がまず蒲郡・岡崎 - 名古屋方面に新快速列車を設定、その後1990年3月のダイヤ改正より豊橋 - 名古屋方面に運転区間を延長、さらにスピードアップを行って名古屋鉄道に対抗している。

このことが起こった背景は、ほかの面から考えることもできる。JR東海が営業する在来線の範囲内で、最も人口の多い都市は名古屋市である。在来線普通列車の輸送の中では、名古屋地区は多くの利用を見込める地域という位置付けとなり、特に東海道本線は名古屋鉄道という競争する相手があったことから「投資をする優先順位」はある程度高い位置付けになると推定できる。

同時に、名古屋市はJR東海が本社を構える都市でもあり、企業が地元

貢献するという観点で考えても、サービスの向上は急務であった。というのも、同じJR東海の営業範囲内で比べても、名古屋地区の東海道本線はフリークエント面で遅れており、例えば静岡地区では国鉄時代末期に「地域密着」をうたい、昼間でも10分間隔で普通列車を運転するダイヤへと脱皮が図られていたからだ。

正確なことは知ることができないが、国鉄時代の「投資をする優先順位」を推定するならば、全国の新幹線や特急列車、そして東京、大阪の輸送が挙げられた後になると考えられる。よって、分割化後は企業内での投資をされる優先順位が上がった、または企業として上げざるをえなかったということが推測できる。

車両面でも、独自性のあるものが分割化以来製造されるようになった。前に例で出した名古屋地区の東海道本線に設定された新快速列車用には、1989年より311系車両と呼ばれる新型車両(図1-3-1)が製造された。120km/h運転が可能な構造であり、車内には転換クロスシート、公衆電話機を設けるなどグレードの高い接客設備を設け、人気を博した。大幅なスピードアップを行い、利便性が高まったのもこの車両があつてこそであったと考えられる。

もっとも、こうした変化は大都市圏に限った話ではない。例えば、JR九州では発足した1987年当時と現行ダイヤを比較すると、表1-3-2に示すように営業しているほぼ全域で運転本数を増やし、フリークエンシーが高まっていることがわかる。

これまで見た通り、分割化により、ダイヤ面でも、車両新造の面でもその他の面でも各社の意向による独自性が定着しつつあるのが現状である。



図1-3-1 名古屋地区の東海道本線に投入された311系車両

地区	路線	基準駅	上り/ 下り	1987年4月			2004年10月		
				普通	優等	合計	普通	優等	合計
熊本	鹿児島本	熊本	下り	26	19	45	43	38	81
	豊肥本	熊本	下り	22	3	25	41	12	53
	三角	宇土	下り	15	0	15	17	0	17
大分	日豊本	大分	下り	21	10	31	40	16	56
	豊肥本	大分	上り	18	3	21	41	4	45
	久大本	大分	上り	15	3	18	36	3	39
鹿児島	鹿児島本	鹿児島中央	上り	23	14	37	41	0 ¹	41 ²
	日豊本	鹿児島	上り	31	4	35	31	13	44
	指宿枕崎	鹿児島中央	下り	31	0	31	49	0	49
長崎	長崎本 ³	浦上	上り	17	17	34	36	25	61
	長崎本 ⁴	浦上	上り	23	0	23	27	0	27

「普通」は普通列車（快速を含む）、「優等」は急行列車、特急列車を示す。
いずれも平日の数値で、臨時列車や期間限定運転の列車（「月 日まで運転」
などと時刻表に表記されているもの）は数に含めていない。

- 1 並行する九州新幹線には30本運転されている
- 2 九州新幹線を含めると71本
- 3 市布方面の新線の値
- 4 長与方面の旧線の値

表 1-3-2 JR九州の基準駅における1日の運転列車本数比較
(交通会社の時刻表、JTB時刻表より作成)