

おわりに

最近、当研究会では主に鉄道における一要素を研究テーマとしてとりあげることが多かった中、今回は鉄道経営という「鉄道」そのものについてを取り上げ研究してみました。どのようにして鉄道経営で利益を得るかということに焦点を当てているので、当研究では利用者側からの視点よりも、出来るだけ経営を行うＪＲ側からの視点で分析を行うように努めましたがいかがでしたでしょうか。

いつも利用する路線、もしくは旅先等で利用した路線で、鉄道に対し「こうしてくれれば良いのに」と感じたことのある読者の方も多いかと思えます。利用者のニーズに合わせたサービスを提供することは、民营企业にとってはあたりまえの事です。しかし、同時に収支を考えなければならない以上、すべての利用者の要望に応えるという訳にもいきません。そんな利用者のニーズと自社の収支を鑑みた上で、より利益を上げるためにどのような投資を行えばいいかということは、ＪＲに限らずすべての鉄道事業者にとって最大の課題です。

「はじめに」でも述べたことですが、ＪＲは民营企业であることから、需要が大きく利益と容易にあげられる路線（第２部でとりあげた東海道新幹線や新快速等）には積極的に投資し、需要が低く利益があまり見込めない路線（同じく第２部で取り上げた九州地区の地方都市圏や各地域のローカル線など）には最低限の投資しかしないか、最悪な場合経営から切り捨てるという選択を行います。需要の大きな路線であれば、引き続き積極的な投資を行う事が望ましいですが、競合する交通機関との「差別化」が達成できて、固定した利用客を生み出した第３部で述べたような状況になれば、後は投資を現在のサービスの質を維持できるぐらいに留めといて、サービス改善が行われていない他の地域に積極的な投資を行うべきではないでしょうか。本文中で取り上げた山陽都市間輸送の事例のように、サービス改善を行うことで需要が増やせる地域はまだまだ存在しています。

一方どの路線に対しても投資を行うことが望ましいですが、利便性を確保すると採算が合わなくなったり、もしくは需要そのものが伸びないという地域も存在します。第３部において「投資の限界」という点でも述べられていましたが、今日このような路線を存続させる事は、地元の利用者の

協力を無くしては成り立たなくなってきました。利用者側もJRがかつての国鉄とは違うということと認識する必要があります。公共交通機関を運営している以上、JRには誰にでもまんべんなくサービスを提供しなければならないという義務がありますが、採算をより重視するようになった今日、国鉄時代とは事情が変化してきています。利用者からしてみれば一方的とも思える路線の廃止なども、JRという民間企業からみれば当然の処置なのです。

まとめると、どの地域においても路線を経営するときにいえることは、JRは各地域の環境に合わせたサービスを提供すべきだということです。例えば採算の合わないローカル線でも、学生や高齢者など交通弱者が存在しています。特に何の工夫を行わなくても、このような人々は常に路線を利用してくれるということで、「ただ列車を走らせていれば十分である」という判断を下すのは全くもって論外です。利用してくれるのがこのような人々だけというのであれば、彼らに合わせたサービスを行うことが必要でないでしょうか。ただ儲かる路線に投資を行い、そのサービスを享受できている人々のみ、JRに対するイメージを向上させても意味がありません。自社が管轄する地域の利用者全員にJRに対する、好意的な印象を持ってもらうことが必要です。

利用者や社会の要求するサービスの質が年々高まり、鉄道離れが進んでいるといわれる今日において、JRには鉄道事業に対しての経営努力も怠って欲しくないと思います。どの地域においてもよりよいサービスが展開されることを期待します。