

# Computer Report

Vol. 53 No. 10 10月号 (通巻 709号)

## はじめの言葉

■JR 北海道での鉄路保守の問題点がクローズアップされている。実際に脱線事故を起こしてしまったのだから単なる保線ミスではすまされない。今回の事故の伏線はすでに 2011 年の JR 北前社長（当時）の自殺にあった。その時に残された遺書に、完璧であるべきはずの保線管理に問題点の認識が伺えるという。当たり前のことだが、保守作業にはコストがかかる。北の大地の特性から、厳しい現実があったのかもしれない。

■特に日本全体での売上収益で最適化を考える場合と特定地域だけの収益で考える場合とでは、当然にして予算配分もコスト基準も変わってくる。それが保線技術社内標準にも反映されてくることも十分考えられる。JR のドル箱路線を持つ東海地区に比べて人口密度が低い北海道では、大きな差異があるだろう。JR は周知のように全国規模で展開されていた鉄道事業体（企業）だった。その時代からどうしようもない企業だったようだ。

■（以下：本誌 1981 年 5 月号「はじめの言葉」より）度重なる国鉄運賃の値上げは、もはや気狂いじみているとしかいいようがない。値上げしても、値上げしても、赤字は減らない、だから、やむを得ず値上げする、というわけである。しかし、いったい何が原因か、誰がそうしてきたか、いっこうに明らかにされない。大変な赤字をかかえている、ということしか知らされていない国民には、どうしても理解できない。

長年の赤字路線、政治路線のシワ寄せだというなら、その事実を天下に公表し、堂々と問題の処理に当たることが第一次の仕事である。赤字になることを確かめる、そして運賃を値上げすること以外、何もできない経営者は不用である。国鉄本社は、まずつぶせ。地方管理局で運営すればいい。暴論のようだが、無能な経営の入れ物＝本社などはいらぬ。

どっちに転んでも、時期がくれば給料が上がる。悪いことをしなければクビの心配もない。老いて退職すれば天下の国鉄一家が力を貸してくれる。経営責任を持たない経営者に何かを言っても無駄である。しかし、似たような話は、国の財政再建という「お話し」として話題になっている。話題だけならともかく、値上げ＝増税が叫ばれている。

増税はかなわぬ、増税の前に、まだやることがある、その第一が行政改革であり、予算の見直しである、ということで、甚だ賑やかになってきた。この先頭に立ったのが財界の大御所であり、そのバックアップをするというのである。先の報道によると、増税しないでも、2兆円の国債減額、あるいは減税の可能性もあると、アドバルーンがあがった。

増税の前に行政改革を－というのは正論である。しかし、とにかく身勝手なことをいつてきた財界人の正論を役人がどう受け止めるか、「財界人対役人」の取組みは、楽しみな組合せである。その上に、この人気取組みのためか、政治家の蔭が薄いことに気がつく。平素のスポンサー筋のご意向もある。また、何か一つをやろうとすれば、お力添えをいただかなければならない「お役所筋」。とても出番もなければ、お呼びもない。日本の悲劇の一面である。世界から改めて見直されつつあるという「日本的経営－運営」の恥部でもある。これを経済（産業）大国というのだろうか。

■奇しくもアベノミクス首相は、日本を取り戻すという。歴史は繰り返されるのか。（藤見）