

新函館・現函館間JR経営分離に反対する理由

函館商工会議所がJR経営継続を主張する理由をあらためてお知らせします

新幹線札幌延伸に伴う現函館・新函館間のJR経営分離問題について、当所では昨年来、市や住民組織と一体でJR北海道による経営継続を主張し、署名活動や問題提起を行ってきましたが、今年4月に就任した函館市長の経営分離容認と受け取れる態度表明により、現在は予断を許さない状況となっています。十分に地元と相談して決めたいと議会答弁した函館市長からも、北海道からも、現時点で商工会議所に対して提案はなく、地域の総意を無視した判断が下される懸念も生じています。道新幹線延伸運動の先導役だった函館ですが、平成6年に道と交わした「在来線改良による新幹線車両での新駅・現駅アクセスの整備」に関する確認書を反故にされた上、更に全国JRネットワークからも切り離される経営分離（JRの撤退）という仕打ちは、地域としてNO!といわざるをえません。いわれなき負担を子孫に残すなど、函館の未来のために行動した11万人の署名の重み、オール函館による意思を尊重した判断が求められている今、あらためてJR経営分離（函館からの撤退）に反対する理由をお伝えします。

（詳細は <http://www.shinkansen-hakodate.com> をご参照下さい。記載の事項は平成23年12月8日時点のものです）

三セク鉄道運行では利用者が不便になり、函館駅周辺も衰退、函館市としても税収が落ちて出費が増えて、全てが不利益だらけで何のプラス要素もない！

三セクの経営見通しもない状態で経営分離の判断なんて無責任なことしていいの？函館市長は「新幹線延伸のための決断」よりもまず「函館の将来のための決断」が必要！

三セクになるとJRの全国ネットワークから切り離され、全国のJR駅から函館駅までの切符が買えなくなる。そんな不便な駅には誰も来なくなるし、ブランドイメージも悪化します！

経営分離という曖昧で都合の良いルールで地方に負担を転嫁されて、泣いている地域が全国にたくさんある。政治は11万人の署名、地域の総意をルールの改善につなげるべきでは？

■第三セクター鉄道の問題点（全国JR駅から函館駅までの切符が買えなくなる！）

昨年12月に経営分離された青森県・青い森鉄道の三沢駅周辺では、様々な悪影響と利便性低下が生じていることが、当所新幹線開業対策特別委員会の視察により明らかになりました。

【三沢駅周辺の変化について】

- 経営分離により「みどりの窓口」が廃止され、JR券（新幹線指定席など）の購入や変更が不便に
- 地域住民が直接、新幹線の駅まで車で移動するようになり、三沢駅前公共駐車場の利用者が半減
- 駅利用者が1日約300人減少、タクシー運転手などから悲鳴の声
- 乗客減により十和田市とを結ぶ私鉄の十和田観光電鉄の廃線が決定

【利用者の利便低下について】

- 運賃が値上げされJRと別料金となった。会社が違うため、遅延時の乗り継ぎの保証・待ち時間調整もない
- 青い森鉄道の切符（乗車券）はJRとの遠距離の通し購入ができないため、全国のJR駅からは三沢駅行き切符が買えない（東京駅では八戸までしか買えず、八戸駅で青い森鉄道の切符を買い直すことに）
- JR時代に存在した八戸駅の新幹線乗換改札が封鎖され、在来線乗換の際の移動距離と時間が長くなった
- 八戸駅では青い森鉄道の券売機が2台しかなく、繁忙期は新幹線から乗り継ぐ客で長蛇の列ができる
- 新幹線の始発便や最終便に接続する列車が廃止され、JR時代より東京での日帰り滞在時間が短縮

【これらを踏まえ、函館駅が経営分離された場合に更に起こりうると思われる事態】

- 新幹線・在来線の乗り継ぎが保証されないため、利用者は早めに新函館駅へ移動・滞在するようになり、現函館駅および駅前地域での滞在時間が減少、土産や飲食などの消費も減少
- 三セク鉄道事業者、バス事業者などは、採算性を理由に早朝・深夜の新幹線発着の接続を行わない可能性が高く、新幹線の最大の利点である時間短縮効果が函館市民にとっては利活用できない恐れが濃厚
- 以上により新函館駅までの自家用車利用者が必然的に増加し、現函館駅利用者が減少して周辺の衰退を招く
- 経営分離によって、現在JR函館駅前に立地する「JR北海道函館支社」はその場にある必然性がなくなつて移転等が懸念され、駅前地域の就業人口と経済波及に悪影響が生じる

- JR函館運輸所などの広大な敷地の跡地利用の見通しが無い
- 以上により、中心市街地活性化を公約に掲げる現市政に反する結果を招く

■第三セクター移管に伴う問題点（経営見通しが無い状態で経営分離同意は無理）

- 新函館・現函館間は三セクで経営が成り立つという人達がありますが、根拠は一切示されていません。採算が取れるのであればJR北海道が継続すべきです。また同区間の三セク化は、既に議論が進んでいる木古内・五稜郭間や、新函館・長万部間の運営とも抱き合わせにされた場合、収支を大幅に悪化させる要因となりえます。利用者にとって鉄道サービスが便利なら客は乗り経営も成り立ちますが、札幌延伸完成が見込まれる頃は人口減少による乗客減少も見込まれ、財務面で硬直化し採算面も厳しい三セクという経営体制のもとでは利用者を増やすサービス展開や投資が困難ということは、先行して経営分離された事例をみても明らかです。
- 経営者・経済人の見地では、財務諸表もない会社の事業を承継するのは非常識で、そこを明らかにしないまま話を進めようとしている北海道や函館市長の考えは理解し難いものです。事業承継にはデューデリジェンス（資産調査）は絶対であり、JR北海道が経営分離部分の情報開示を行うまでは議論もできません。
- 経営分離によって、JR北海道が函館市に納めていた固定資産税収入（鉄道関係部分）はなくなり、税収減となります。函館市は新幹線開通に関係する固定資産税収入もないため、経営分離はお金が出ていくのみです。この事を本来最も心配しなくてはならないのは函館市議会であり、函館市長です。
- 佐賀県鹿島市では、市長が先頭に立ってJR経営分離反対活動を行い、JR存続を勝ち取りました。歴代会頭も地域一丸を率先しました。現函館市長はいろいろ話を聞くとしか言っておらず、大きな懸念があります。

■並行在来線経営分離の仕組みの問題点（曖昧なルールで地方に負担を転嫁）

- 並行在来線の定義は、平成8年の旧運輸省見解（コメント）つまり官僚発言を書き留めたただけのもので、法律でも政令・省令でもありません。それによれば「新幹線の開業により特急列車が新幹線に移る線」（特急列車の収益が新幹線に移転することで損益が悪化する路線）をさします。
- 新函館・現函館間は「特急列車の旅客が普通列車（リレー列車）に移り、収益性が維持される」区間であり、並行在来線の定義にあてはまらないことは明白で、なおかつ地図の上でも新幹線と並行していません。にもかかわらずJR北海道が同区間を経営分離区間としているのは、並行在来線の定義が曖昧なせいであり、結果的に経営分離区間は事実上JRの判断により都合良く指定されるものとなっています。
- 並行在来線ながら、札幌・小樽間は経営分離せずJR北海道が経営します。なぜ現函館・新函館間は経営分離なのか、重要な新幹線アクセス区間をなぜ切り捨てるのか、未だにまともな説明はありません。
- 並行在来線経営分離の主旨は、不採算区間を切り離すことでJRの企業利益や株主利益の毀損を防ぐところにあります。しかしそれは、公正な市場ルール・競争ルールに則った上での話であり、株式上場している本州のJR3社と異なり、民営化以来ずっと本業の鉄道部門が営業赤字であるJR北海道が存続できているのは、同社を最終的に株式上場させることを目指すとしている国策によるところも大きいのです。

【JR北海道の企業としての特別な面】

- 国土交通省所管の鉄道・運輸機構が全株式を保有（国の意向が大きく作用）
- 約9,000億円の経営安定基金の運用益による赤字補填、運用利率は市中金利より大幅高の3.73%など
- 自治体に納める固定資産税はいわゆる「三島特例」によって本州JRと比べて最大10分の3まで減免
- 函館駅のように区画整理事業の移転補償費による駅舎新築や、北海道高速鉄道開発株などの基盤整備会社・補助スキームによる鉄道施設改修など様々な財政支援

- 経営安定基金はもともと私達の血税の一部であり、それによって維持されているJR北海道は過疎地の鉄道事業を維持する国家的責務を有しているといえます。その経営安定基金は法律により分与・移管することができないため、同社は在来線を廃止（経営分離）すれば経営安定基金の運用益効果が高まり、確実に収支が改善します。不採算事業である鉄道が様々な支援によって支えられていながら、函館の総意を受けてもなお経営分離指定を撤回しない、というのは、「美味しいところ取り」の都合のよい話といわざるをえません。（了）