

# 12月13日付JR経営分離案の問題点と見解について

函館商工会議所 (2011年12月14日17:00時点情報)

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、12月13日16時、函館市長より商工会議所へ提案があり、15日までの回答を求められました。市長が示した提案要旨と当所の見解について下記の通りお知らせします。

## ■北海道からの提案要旨

(大綱4点)

- 1 新函館・現函館間の鉄道アクセスの重要性は十分認識している
- 2 三セク移行後の鉄道運行について、JR北海道はできる限りの協力を行う
- 3 三セク認可については道が主体となって、札幌延伸の認可着工後に協議の場を設置し準備、必要な出資や初期投資、運行経費などは応分の負担を行う。負担方法や負担割合は道は最大限の対応をする
- 4 三セクにはJRが支援を行う。資産譲渡においても必要な措置を行い適正価格で行う。利便性・サービス維持のためJRと円滑に乗り継ぎできる発券システムの導入などに協力する

## ■JR北海道からの提案要旨

- 1 2015年度新函館開業時には利便性の高いアクセス列車を運行
- 2 新函館・五稜郭間電化により電車を導入し所要時間の短縮を図る
- 3 経営分離した三セクからの運行委託を受ける用意がある

## ■函館商工会議所の見解

既に14日新聞朝刊等で当所松本会頭のコメントが報じられているところですが、コメントの要旨と当所の見解についてお知らせします。

### 【松本会頭コメントの要旨】

- 提案は全てあたりまえのことで、具体性にも乏しく、目新しい内容は何もありません
- 函館の将来の存亡に関わることを、11月24日の道の文書伝達から3週間以内、13日の市の提案から2日以内(15日まで)で回答・結論を出せというのはあまりに乱暴な話です
- 商工会議所が主張している「新函館・現函館間のJRによる経営継続(経営分離反対)」は、昨年5月24日に市議会が全会一致決議したものであり、町会連合会などと11万人の署名を集め提出した、市民の総意と理解からなる活動です。現函館市長が「鐵路が残れば(JRではなくても何でも)いい」というのは、誤った認識であると考えます
- 人口減少社会を迎えた現在、将来を見据えた場合に鉄道事業は全国的な市場・資本・ネットワークでやることが重要なであり、三セクのような地域限定ビジネスでは後で必ず行き詰まります

### 【北海道からの提案内容について】

- 文案の通り、「できる限り」「応分の」「最大限」「適正」「協力」などの表現ばかりで、私達の目をどうくらすかのみ重点がおかれている内容で、判断に足るような具体性は何もありません
- 「円滑に乗り継ぎできる発券システムの導入」について北海道からの提案の4点目にありますが、商工会議所が8月31日に実施した青い森鉄道視察の際の同社コメントでは、「JR路線と弊社区間の乗車券通し購入は、システム上は対応できないわけではないが、費用対効果の上でシステム導入が難しい。JRのシステム変更があれば青い森鉄道のシステムも変更せねばならず、年間数百万の経費が発生する」との見解が示されています。同じく、八戸駅の乗換改札廃止についても青い森鉄道では「JR東日本から、乗換ラッチ(新幹線乗換専用口)の維持のために多額の費用(年間数千万)を提示された経緯があり、どのみち切符は乗車当日に券売機で購入してもらわなければならない、(青い森鉄道としての)収入増には全く貢献しないため、維持は見送らせて頂いた」との見解が示されています。採算性が厳しい第三セクターが、乗り継ぎ利便や発券システム維持のためにかけなくてはならないコスト負担の見通しがいい状態では、こうした提案は実現性が疑わしく、受け入れることができないと考えられます

- 「札幌延伸の認可着工後に協議の場を設置」について、本来は認可着工前に問題整理した上で同意してから話を進めるべきことであり、順序が逆です。平成6年の公印付き確認書でさえ反故にされるのですから、こうした提案では何の拘束力もなく、また約束を破られる恐れが高いものです

### 【JR北海道からの提案内容について】

- 2015年度新函館開業に向けては、我々地元の要望などに耳を傾けJRとしてもしっかりと対応して頂いていると認識できます。しかしながら、2015年度新函館開業に向けた同社の対策と、札幌延伸時の地元振興策（優遇策）とは話が別であり、道やJRの提案について函館市が「数段進んだ提案だ」と評価していることは遺憾です。商工会議所としてはJRによる電化計画の表明を、札幌延伸に伴う経営分離問題と混同させてはならないと考えます
- 九州新幹線鹿児島開業の際に鹿児島・熊本県で経営分離された「肥薩おれんじ鉄道」では、三セク会社としてJR時代の電化設備の維持コストを賄えない（負担が大きい）ことや、JR貨物から得られる貨物調整金との関係（貨物列車にだけ電化設備を使わせることで、少しでも調整金を多く得る）ため、電化設備が残っているにもかかわらず、設立時に全車両をディーゼルカー（気動車）に切り替えて運行しています。JR北海道が函館・新函館間の電化設備を三セク化の際の置き土産とするのであれば、そうしたコスト負担の見通しも求められますが、現時点で電化後の採算性の情報開示はありません
- 経営分離した三セク鉄道会社から、JRは同区間の運行委託を受ける用意があるとしていますが、それでは三セク鉄道会社は単なるトンネル会社であり、三セク設立の意味が理解できません
- 更に、北海道が2010年5月に作成した「江差線（木古内・五稜郭間）における地域交通の確保方策（選択肢）[素案]」の53頁には、「鉄道事業法において『名義の利用等の禁止』が定められていることから、全面的な運行委託（例えばJR北海道に列車運行を全面的に委託し、JRが三セクの名前で全ての列車を運行するような形態）は認められないものと考えられる。」とあり、JR北海道と北海道の間には見解の矛盾がみられます。こうした調整には時間を要すると思われ、実現可能性は低いものと考えざるをえません
- 報道で伝えられている電化工事の投資額40億は、新函館・函館間を経営分離せずJRで継続しても30年以上経営できる金額規模と考えられます。（同区間よりも距離が長く客が少ない木古内・五稜郭間を鉄道維持する場合の30年累積赤字見込が40億円とされています）

### ■問題点の再確認

- 北海道、JR北海道両者からの提案には、経営分離に関して新たな要素と具体性はみられません
- これだけ重大な問題について、わずか2日の期限内で結論を出さねばならないというのは乱暴です
- JR北海道の固定資産税収入（鉄道関係部分）がなくなる函館市としての歳入減と、三セク設立に伴う歳出増、その他市民が被るデメリットに関して、市は再度、見解を明らかにし、市民に説明する責任があります
- 道やJRが提案している複雑な運営スキーム（三セク鉄道を設立し、運行業務をJRに委託）は、見解に矛盾があり、鉄道事業法の上でも実現性は低いと考えられます
- 平成6年の公印付確認書による約束事さえ反故にされるのですから、こうした曖昧な提案内容で、かつ承継資産の状況・三セクの経営見通しが不明のまま、函館の未来を決する判断をしてはならないと考えます
- 以上のことから、商工会議所としては引き続きJRによる経営継続（経営分離に反対）を求めます
- 万が一、函館市長が経営分離を受け入れるということが起きてしまった場合は、市長が函館にとってどれだけ無謀な判断をしたかということの証拠資料として、みなさんのお手元に保存しておかれよう、お願いいたします