



人類に
奉仕する
ロータリー

ジョン・ジャーム
国際ロータリー2016-17年度会長

第2510地区 第11グループ

函館東ロータリークラブ

第2857回
8月9日(火)

広めようロータリーを・前進のために

2016~2017年度 会長 五十嵐 正

会報 2016~2017

本日のプログラム

「我が国を取り巻く軍事情勢と近年の動き」

海上自衛隊函館基地隊司令 一等海佐 大久保 成彦 氏

次週のプログラム 8月16日(火)

「自主休会」

- 例会場/ホテル函館ロイヤル TEL(0138)26-8181(代)
- 例会日/毎週火曜日 12:30~13:30
- 事務所/三子ロビル4F TEL(0138)23-3870 FAX(0138)22-2251
- 会長/五十嵐正 ●副会長/吉川達也 ●会長エレクト/山谷謙治
- 幹事/石畑弘樹 ●副幹事/田中治
- 友好クラブ/青森東ロータリークラブ・長崎東ロータリークラブ

第2856回例会 2016年8月2日(火) 天候 晴

月間テーマ 会員増強・新クラブ結成推進月間

■ロータリーソング 奉仕の理想

■司会 五十嵐 正 会長

■ゲスト 函館商工会議所

中小企業相談所長 永澤 大樹氏

■今月の誕生日

2日 五十嵐 稔 会員、7日 安保 会員

18日 松山 会員、23日 杉谷 会員

■ビジター

函館RC 日下部 博久氏

■幹事報告

1、当クラブ8月16日は自主休会となります。

2、青森東RCより会報が届きましたので閲覧いたします。

3、他クラブ情報、8月12日(金)函館五稜郭RC、8月15日(月)函館亀田RC、8月17日(水)函館北RC共に自主休会となります。又、合同事務所の夏季休暇は8月12日(金)~16日(火)となります。

4、例会終了後に理事会を行います。

■永澤 大樹 (ながさわ ひろき) 氏 プロフィール

1973(昭和48)年生れ

1991年 函館ラ・サール高等学校卒業

1995年 早稲田大学文学部卒業(地域社会学)

同年 函館商工会議所入所

2006年 地域振興課主任拝命以降、北海道新幹線関連業務を担当

同年 ご当地検定「函館歴史文化観光検定」創設、テキスト編集担当

2012年 地域振興課 課長

2014年 新幹線函館開業対策室長(地域振興課長兼務)

2016年 中小企業相談所長

(新幹線函館開業対策室長、銭亀沢支所長兼務)

公職等/ほくとう総研「新幹線ほくとう連携研究会」委員

はこだて 函館 新幹線開業 活性化 Shinkansen Activation

【開業後の課題】4時間の壁克服
 現行サービスからの改善では新幹線の意味がない
 →本来見込まれていた便益獲得のため高速走行の実現は必須

■データが証明する「4時間の壁」

◎青函共用走行区間の速度制限は、新幹線着工時に本来想定された便益(1.4)を大きく阻害(速度制限時1.1)

◎地元が頑張ったとしても新幹線利用者の誘発や便益向上には限界が

◎北海道・道南・函館が新幹線開業によって本来見込まれていた便益と経済効果を楽しむためには国レベルでの対策が不可欠であり、地元が早期解決を求めていく必要

【表】各区間の所要時間とJR・航空シェア

区間	中心駅までのJR所要時間(最速)	JR・航空シェア
東京一函館	5時間22分	13:87
東京一山口	4時間22分	30:70
東京一広島	3時間47分	60:40
東京一秋田	3時間37分	60:40
東京一岡山	3時間12分	63:37
東京一青森	2時間59分	79:21

(参考)JR東日本・JR西日本2015ファクトシート データは2014年度

「新幹線開業を活かすまちづくり」

函館商工会議所 中小企業相談所長 永澤 大樹 氏



はこだて 函館 新幹線開業 活性化 Shinkansen Activation

【開業後の課題】割高料金の解消
 新幹線開業地域に生まれる航空機とのサービス競争メリットが北海道新幹線では享受できていない(全国初の悪い事例)

■新幹線開業で生まれるコストメリット
 →北陸新幹線運賃認可直後、航空2社が相次ぎ対抗策を発表 両県民はいつでも安く新幹線・飛行機両方を使えるように

2015年 3月14日~28日の 通常運賃	東京⇄富山 (羽田⇄富山)	東京⇄金沢 (羽田⇄小松)	リリース日
JR指定席 (通常期) (前日迄予約)	現行特急→新幹線開業 11,910→12,730 Sモノバトク10,780	現行特急→新幹線開業 13,050→14,120 Sモノバトク12,030	12月16日
ANA特割C (前日迄予約・最安)	現行→新幹線開業 15,790→11,000	現行→新幹線開業 16,690→12,900	12月24日
JAL特便割引C (前日迄予約・最安)	-	現行→新幹線開業 16,690→12,900	12月25日

【開業後の課題】割高料金の解消
 新幹線開業地域に生まれる航空機とカーシェアリングが北海道新幹線では享受できない「全乗客の悪い事!」

■北海道新幹線開業では生まれなかったコストメリット
 →新幹線の短距離も料金もインパクトなく、安値とする航空会社

区間	2018年3月27日	当日	1日前	14日前
函館-東京 新幹線(ネット予約)	23,010	21,910	21,910	17,370
880.4km 新幹線(IC乗車券)	20,890	15,820	15,820	
函館-羽田 ADO	31,590	22,090	19,390	
424マイル ANA	37,890	37,890	37,890	
広島-東京 新幹線(ネット予約)	17,660	17,660	17,660	
894.2km 新幹線(IC乗車券)	17,660	17,660	15,940	
広島-羽田 ANA	37,290	18,190	18,190	

【開業後の課題】割高料金の解消
 新幹線開業地域に生まれる航空機とカーシェアリングが北海道新幹線では享受できない「全乗客の悪い事!」

■北海道新幹線開業では生まれなかったコストメリット
 1)鉄道-航空とも距離がほぼ等しい函館と広島は、双方の普通運賃-料金がほぼ同じだが、大きく違うのは事前予約料金で、北海道新幹線の料金が高止まりしているため、航空各社が低下しなかった
 2)そのため飛行機は函館の場合、今まで通り2月-春休み時期は通常20日以前は普通運賃、広島は新幹線と競合しているため前日まで特約で購入可能(つまり、価格は函館がほぼ倍)
 3)新幹線も、広島は割引切符が当日購入できるのに対し、函館は当日購入できる割引切符がない
 →北海道新幹線がこのまま営業施策を続けるならば、地元利用者はコストメリットを得られない、コストメリットが生まれなかった新幹線は過去の開業地域を見て北海道だけ(地元18もつと怒ってよ!)

【開業後の課題】割高料金の解消
 割高料金の理由と背景

■JR貨物の線路使用料が不明朗
 →JR開業ルールでは、アポイントコスト(回避可能経費)方式で、JR北海道が貨物維持のためにかかる経費に見合う分をJR貨物から受けなくてはならないが、2015年12月JR北海道公表の青函区間収支資料には、貨物共用走行費用7億が支出計とされているのに、JR貨物からの線路使用料収入は未計上(国文官運輸省でもその旨問題となり寄附されている)
 ■JR貨物青函付加料金の導入(2016.4~)
 →青函区間をまたぐ貨物列車は120コンテナ(積載5t)につき税別1,000円を徴収し機関車等の設備投資に充てる
 →20両編成100両編成のとき10万円、年間流動450万のとき年9億以上

【開業後の課題】割高料金の解消
 割高料金の理由と背景

■青函トンネルは「国家プロジェクト」
 →橋が3本かかっている本州-四国間の運営会社「本州四国連絡高速道路」(旧:本四公団)は2兆3千億の償還の目標が立たず、2014年4月に全国プール制に組み入れ、一国家プロジェクトに端を発する青函トンネルを誰がどのように維持するのか、「人流」vs「物流」という対決構図にしない大きな視点での方案が必要
 ■青函トンネル減速を盛岡以北全体でカバーする必要
 →整備新幹線区間を国家として規制緩和し、全体の所要時間短縮を実現させれば、旅客-貨物双方にメリット
 →特急料金は本来所要短縮(速度)に応じて設定されるべきで、青函間は値下げが然るべき(リース料JR東22億、JR北1億)

【開業後の課題】高速走行の実現
 青函区間走行区間の速度向上(140km-260km)
 整備新幹線区間の速度向上(160km-320km)

■区間毎に異なる最高速度
 東京-110km/h-大宮-275km/h-宇都宮-320km/h-盛岡-260km/h-奥津軽手前-140km/h-木古内-260km/h-新函館北星
 (下線部分が整備新幹線区間)

【整備新幹線区間(盛岡以北)320km/h運転が実現すると】最速約3時間24分も実現可能! (→▲45分)

【開業後の課題】乗継不便の解消
 交通事業者と公共団体が連携を共有して「乗客目線/顧客目線」のPDCAに本気で取り組めるかどうか!

■新函館北星-函館間にカードシステムの導入
 【現状】ネット予約きっぷ等、函館駅まで通し乗車券を持たない客が新函館北星駅の2台の乗換券売機に行列
 【対策】函館間がJRから経営分離されたとき、函館駅までの乗客全員が券売機に行列
 【先導事例】H24年にJR四国高松駅にICカード改札機-改札駅にICカードリーダー-高松二車庫用チャージ機も設置、これら関連機器導入初期費用約1億8400万円はJR西日本が負担、導入後に於ける関連機器リース料(利用料)のみJR四国が負担

「住み続けられる街」にするために

人口減少対策といえは出産、子育て支援中心の「少子化対策」が一般的ですが、函館におおじては、より先に取り組むべきなのが「少婚対策」です。
 日本は法律上の婚姻関係にある男女から生まれる「嫡出」が約98%を占め、「非嫡出」が約2%に留まっている。この「非嫡出」に留まっているものの、既婚女性でなければ出生機会を得にくく「社会ごとく生まれる」女性が生産してしまえば、何卒むかしの指輪である命計別出生率の人口増対策である140歳以上の人口をどう、函館市では女性にス

いさり火

雇用創出で男性増やし「少婚対策」を

男性が4千人も少なく、結婚が必要で、行政には男性を持つ女性の思いを阻む要因となっています。求められる少婚対策は「これらの女性(同世代の)男性を地元で定着させる」の雇用創出と、若年離婚の抑制です。その施策を行政任せにするのではなく、企業や市民も一緒に考え、実践することが必要です。
 一方で市民の方々は、高度成長期に定着した核家族化を見つめなおし、多世代同居や近隣、家族・親族の相互助力を再評価することを期待したいと思えます。こうして街が「みせ世代交代を進め、49歳以下の男性人口が女性人口をやや上回るくらいに回復すると、生れる子どもは増えていきます。
 新幹線開業は各種の取り組みのツールではなく、取組むべき方向性を生み出すために、地域を生まれ変わらせた可能性を秘めた新たなスタンスです。地元企業や市民の方が、これは自分たちの地域、自分の責任、自分の家族の責任として、当事者意識を持って、開業を契機としてまたスタートを切れる準備をしてほしい。私もおおびに力を注いでいきたいと思います。

北海道新幹線開業対策推進機構 事務局長 永沢 大樹

函館市が乗り越えるべき指標

国勢調査(2005年時点)に基づいて人口20万~40万人の66都市を抽出し各調査項目を順位付け(10)。②の数値は市町村課税状況等の調査(11年)、他は国勢調査(10年)による

①完全失業率の高さ(労働力人口に占める完全失業者の割合)	8.3% ワースト5
②課税対象所得額の低さ(納税義務者1人あたり課税対象所得額)	271.5万円 ワースト4
③男性の少なさ(男性人口÷女性人口)	83.5% ワースト1
④若い世代の有配偶率の低さ(女性15~49歳人口に占める有配偶者数の割合)	44.0% ワースト2
⑤離婚率の高さ(女性15~49歳人口に占める離別者数の割合)	8.7% ワースト1
⑥年少人口比率の低さ(人口に占める14歳以下の割合)	10.9% ワースト1

■ニコニコボックス
 五十嵐正会長、石畑弘樹幹事 商工会議所中小企業相談所長 永澤大樹様 今日はおよろしくお願ひします。
 池垣信一会員 監査無事おわりました。
 松山会員 昨夜はお花いただきましたありがとうございます。
 吉川会員、佐々木会員、宮崎あけみ会員、三輪会員、佐藤雄喜会員、吉田会員、田中会員、山谷会員、福嶋会員、戸嶋会員、安田真也会員 月初めです。
 佐藤美子会員 本日港祭りで踊ってきます。
 五十嵐稔会員 本日誕生日です。62才になりました。会員のみな様よろしくお願ひします。
 原会員 8月30日よろしくお願ひします。

■広告料 (有)北星ゴム 田中治会員
 (株)佐々木事業所 時田茂会員
 (株)JTB北海道函館支店 高田悟会員

■出席報告
 ・8月2日(火) 46名中出席32名(免除2名)
 ・7月19日(火) 80.00%

市内他クラブ プログラム

8月10日(水)	函館北RC	卓話
8月11日(木)	函館RC	祝日休会
8月12日(金)	函館五稜郭RC	自主休会
8月15日(月)	函館亀田RC	自主休会

◆テレフォンサービス 26-3170◆

医療法人社団 しま整形外科医院
 戸嶋 浩 会員
 大縄町8-24 電話 23-2351

(株)ホテル函館ロイヤル
 氏家 博則 会員
 大森町16-9 電話 26-8181