

4. 例会終了後理事会を行います。

◎ニコニコボックス

1. 野村会員 本日はボックス投入ナン大変さびしいので

Goodwill begins with you

善意は先づ あなたから (次年度ターゲット)

◎スライド

「日吉遺跡について」 函館博物館長 石川政治氏解説

その昔、現在の末広町あたりから中心地の駅前方面が海の下だったことや、昔の地形や先人の生活様式など専門的立場から説明があった。

◎社会奉仕委員会報告

「辺地の子に歯の治療」ことしも奉仕、先報道新夕刊ですすでにご存じの通り、市川芳夫社会奉仕委員長は上の国、小砂子小・中学校(ちいさご)児童生徒81人小学1・2年生教室は「無料診療室」に早変わり、子供と父母たちが行列して治療を受け、ムン歯の保有率は100%歯科医のいる上ノ国の市街地や江差までは1日1往復しかバスがないので、ぬったに行かれず、この機会に抜歯をしてもらった子供も数人いるとか、昨年につき2度目ですが、市川委員長は出来ることなら毎年つづけて奉仕活動を行うようにして行くと思っておられました。

◎第351地区地区協議会に出席して

吉井 会員

当クラブきっての若者であるはずの私「きびしい……」がまず第一に出てくる。夜は寝つかれず、うとうとしてるうちに朝、札幌から普通車に乗りかえ、8時少し過ぎだったかなあー岩見沢着が、駅前の小さなレストランで皆んなで朝食をとる。

会場の市民会館は函館のそれより少し小形だったが協議会ムードは上々、真暗な会場通路左右にスポットがあたりカネをならしながら、かわいらしいオジョーチャンが2人あらわれて、「おはようございます」「今日は1日まじめに勉強しましょう」と、オジョーチャンに励まされて県命に勉強せねばと思っていたが、案外もろくも崩れた。

ガバナーの言葉のあと各部会に分かれて研修に入ったが、昼食時の吹奏楽のよかったこと、オジョーチャンが印象に残っただけのようだ。第2部午後からパネル・ディスカッションの時になると、きびしい意味あるガバナーの声がかんたんと、子守唄になってとうとうたまたま寝てしまう。

ある時びっくりして起きた。俣野大先輩の質問だった。私にとって長い長い時間も終り、最後のビールのおいしかったこと、本当に本当にうまかったなあー(思えば1年3ヶ月ぶりだ)汽車の待ち時間が2時間程あった。小さな喫茶店でコーヒーをのんでどこでどうなったのか、昔の戦地に於ける体験話になった。俣野、市川、高杉、青柳各大先輩がつつつと、私はビールにはじまり、戦地の話になったらやっと私本来の姿になったみたいだった。帰り汽車の早いこと目がさめたら函館だった。まさに線路を走る飛行機だった。

◎出席報告

	会員数	出席人数	欠席人数	他クラブ出席人数	出席率%
46. 6. 16	45名	31名	14名		
46. 6. 9	45名	32名	13名	13名	100.00%
在函クラブ	(6/3) 函館R.C. 93.33%	(6/9) 函館東R.C. 95.35%	(6/4) 函館五R.C. 100.00%		

次回例会日 6月30日 (本年度最終)

プログラム

「各委員長退任挨拶」

The Weekly Report

事務所
函館市若松町15-7拓銀ビル8階
ロータリー合同事務所
☎. (0138) 23-3870



of Hakodate North R.C.

例会場 函館市若松町拓銀ビル7階
五島軒駅前支店
例会日 毎週水曜日 12:30-13:30

1971. 6. 30

1970~1971 第51号

第355回例会



ハワイ世界大会 深瀬 鴻一郎 会員
BRIDGE THE GAPS 隔りを取り除こう (ウオークR.I.会長指針)

本日のプログラム

「会長・幹事・各委員長退任挨拶」

第354回例会記録

- ◎司 会 船矢健喜副会長 ◎斉 唱 我等の生業
- ◎ゲ ス ト 青函船舶管理局長 飛世安吉氏
- ◎ビ ジ タ ー 函 館R.C. 高野洋蔵君 他7名
函館東R.C. 蓬台俊作君 他6名
函館五R.C. 柳沢 勝君 他1名

◎副会長報告

去る6月21日午後6時30分より入川に於いてクラブアッセンブリーを行いましたところ、多数御出席下されしかも和氣藹々のうちに協議がすすめられ「隔りを取り除こう」

の目的が達成したものと存じて居ります。

今後も此の様な有意義なアッセンブリーを行いたいと思いますので多数御出席下さいます事を希望致します。

◎幹事報告

1. 6月19日共愛会館に於いて第350・351地区対第597地区ロータリー財団研究グループ交換についての協議が行われました。此の計画のリーダーは第7分区代理落合稼久蔵氏(森R.C.)、委員は西村雅吉氏(函館五R.C.)と外山定男氏(函館北R.C.)であります。来函研究グループの構成は団長・通訳を含めて7・8名という事であり、民泊を希望して居るとの事であります。

9月23日来函が予定されて居り、到着当日は旅の疲れ等の事もあって明月園に宿泊する事になって居ります。9月24・25日の両日は民泊という事になって居り、ロータリーメンバーの家に宿泊するわけでありまして、当クラブに於いては一名の方の御世話をする事になって居りますが、受け入れの方は現在のところ未だ決定して居りません。

過去において実績のあるメンバーの方々の中でお引き受け下されれば幸と存じます。後刻外山委員より御依頼があると思いますがその節はよろしく御願い致します。一泊につき5,000円が支払われる事になって居ります。

次に26日は市内見学が組まれて居りまして此の為に自動車四台を用意しなければならず内一台が当クラブに割り当てられました。幸、日本セメントの山田会員がこころよく御承諾下さいまして有難うございました。又27日は日本セメント上磯工場の見学が行われる事になって居りますが、これも亦御承諾が御座いましたので御報告申し上げます。以上当クラブに関係ある事を摘出して報告致しました。

2. 6月21日、午後6時より入川に於いてクラブアッセンブリーを行いました。多数の出席者があり盛会裡に終了致しました。協議内容は6月13日、岩見沢市で行われました地区協議会に出席された方々の報告、更に各委員長の一年間をかえりみでの反省といった内容で行われ、和気藹々のうちに進行し、9時散会となりました。有意義な一夜を過し得ました事を感謝致します。

◎ニコニコボックス

川筋・森(秀)会員：先日のアッセンブリーに出席を予定して居りましたが都合により欠席。おわびとして申告致します。

☆例会場変更のお知らせ

松前R.C.は6月23日の例会より会場を松前商工館に変更しました。

goodwill begins with you

善意は先づあなたから ブライトホルツR.I.会長

◎卓話 「国鉄の現状と問題点」 青函船舶鉄道管理局長 飛世安吉氏

国鉄は明治五年に開業して以来、来年で100年を経過するところであります。

今年は丁度100年目に当るわけですが、百年目という言葉は絶対絶命或いは観念する等、あまり良い意味では用いられていない様であります。御承知の様に国鉄は陸上部門の交通を担当して居りますが、その王座の地位を自動車その他にゆづりまして、現在非常に経営難に落ち込んで居るのであります。借金も現在2兆2千億円、昭和40年より45年迄の累積赤字が5,300億円となっております。

此の様な状態でありまして、国鉄の財政再建をしなければならぬという事で、昭和44年5月国鉄財政再建借置法というのが施行され、44年から53年迄の10年間に財政再建をしようという事になりその方策が定められて居りますが、44年45年度の状態を見ましても収入の伸び悩みと申しますか収入のあがらない事と人件費の増加の顕著な事の傾向のままに推移しますと、再建の目標として居ります53年迄には不可能であるとの見方が確実であります。

従って昨年秋より今年にかけての国の予算編成期にあたって、いわゆる3K問題として即ち健康保険、食管会計、国鉄財政の三問題の事で大きく新聞紙上ににぎわしたのであります。

収入の伸び悩んだ原因は何かと申しますと、多少抽象的な表現になりますが、急激な社会的構造変化に対応すべき体質の改造が充分に行えなかった事により収益力が弱まった為であると言えます。

人件費について申しますと高率な民間賃金の上昇に追隨して44年度は13.4%45年度は15%、今年は14%のペースアップを続けて居るのであります。再建計画で推定して居る上昇率は9%でありますので、之を大巾に上廻って居るのであります。

従ってこのままでは加速度的に悪化するものと予想されます。此の原因を更に予想の実績から見ると、鉄道的全線はさておき、鉄道の特殊性を發揮しながら社会的変化に即応して居る分野として10,000kmがありますが、例えば北海道では函館、室蘭、千才、根室、石北、宗谷本線の6線区約1,390kmがあります。

一方社会的変化に即応しない部分これは全国に約11,000kmがあり、この後者の欠損を負担する事によりまして前者の収益力が弱められ、全般に鉄道の地位の低下を来して居る状態であります。

国鉄が現在営業して居ります全国の線路延長は約21,000kmありますが、その中約4,000km、比率で云えば19%が北海道にあります。職員数は全国で46万人、北海道は約5万人で10%以上に相当します。

北海道経済は5%経済と言われて居りますが、此の点から見れば北海道に於ける国鉄は過剰設備であると言えましょう。収入の面で見ますと約1兆1千億円を水上げて居ります。

国内に於いて1兆円以上の収入をあげて居る企業は新日鉄と電々公社、それと国鉄であります。新日鉄は8万人の職員、電々公社は30万人、弱国鉄は46万人でありまして国

鉄職員1人当りの収益は200万円強となります。これを北海道の国鉄でみますと収入は昨年度で683億円で、一人当たり約140万円という事になって居ります。これより国鉄全体が低生産性である事がおわかりになる事と思いますが、北海道は更に低生産であり、職員の人件費に相当する額程度より収益をあげて居ないのであります。

しかし新幹線で申しますと1人当たり1,410万円であり、北海道の約10倍の収益をあげて居るのであります。

日本の鉄工部門は1人当たり990万円の売上げを記録して居りますが、日本に於ける最高の高生産部門は新幹線であるという事が出来ると思います。今迄いろいろ比較を申し上げましたが、では国の交通体系から国鉄をどの様に考えたら良いのかと申しますと、最近の都市化現象の進展、或いは国民のモビリティ欲求の増大、或いは旅客、貨物流動パターンの変化に加えて他交通機関の発達により国に於ける合理的な交通体系の確立が望まれるという事になって居ります。

鉄道に於いてもその中において充分にその長所特性を發揮すべきであらうと思うのであります。その分野も亦明らかになって来て居るのであります。

即ち大量高速輸送の分野がそれであり、更にくわしく申し上げますと主として都市間の旅客輸送、中長距離の貨物輸送、大都市の通勤通学輸送がその担のう分野であると言えます。之が国鉄の發展すべき分野と申せましょう。

一方それ以外の分野即ち地方の公共性に対する問題が残されるわけであり重大なポイントとなって居ります。すでに鉄道の特性を發揮する事が困難になって居る分野が非常に多く残されて居ります。

前者は幹線系の約10,000kmであり、後者は地方交通系の約11,000kmであります。勿論幹線系の総てが黒字であるわけではなく、高々2,500km程度が黒字を示して居るに過ぎません。国鉄は黒字系のみを運営し、赤字系を廃止してしまう訳ではありません。

現在国鉄経営を危殆に陥れて居るのは地方交通系の11,000kmであります。

幹線系の10,000kmは全国の90%相当する貨客を輸送して居り、地方交通系の11,000kmで10%を運んで居るというのが現状であります。しかも後者が年間1千億円の赤字を出して居り、今後此等の部門の取りあつかい方が問題となるのであります。

今すぐ全面的に廃止する事は不可能であり又しないつもりでありまして、此の11,000kmを三つのカテゴリーに分けて考えて居るのであります。

第一は鉄道の使命を全く終えたもの(約3,000km)で、現在全国で2路線だけが廃止になって居ります。北海道では根根線がそれぞれ斜里町議会との間で平行路線を舗装するという取りきめを交わしてスムーズに廃止が決定したのであります。

第二は地方自治体との共同経営を行うという分類のものであり、此れは観光開発或いは工場誘致といった事で鉄道を支え得る可能性のものが大体1,000km位あります。

第三は地域の最小限度の交通即ちソーシャルミニマムと申しましうか、どうしてもやめられないものや経営を他に移す事も出来ない、此の様な状況であらゆる経営努力を

払っても黒字経営となる見込の全くないものであり、ざりとて、廃止すべきではありません。此等の赤字を解消するためには運賃の値上げ事の方策がありましようが競走相手に負けてしまうという事もありますので、簡単には参らないのであります。

例えば東京大阪間の新幹線で申しますと5,000円の運賃で営業しておりますが、実際には3,000円だ充分なのであります。2,000円余の収益が幹線系の赤字及び地方交通系赤字の補填にまわつて居るのであります。

従つて3,000円で運営した場合は飛行機と対抗する事も出来るし又乗客の数も増して収益増も考えられるのであります。

しかしそれが出来ない現状でありますので結極は競走力も弱まつて来るという結論が生れて来るのであります。更に国鉄の財政を困難ならしめて居るものに、鉄道の独占時代の遺物であります公共負担というものがあります。

即ち定期割引、新聞雑誌等の運賃割引、生活必需物資或いは現材料物資の輸送割引等を行なつて居るのであります。

過去10年間で約7千億円の負担になつて居ります。

又市町村納付金の制度も残つて居ります。此れが107億円で、今年も函館市に対して青函局は納付金を5,900万円、国定資産税を2,300万円、合計8,200万円更に青函局管内で納めるものが1億8千8百万円となつて居ります。市町村財政の安定した現在では是非廃止してほしいと願うものであります。又必ず赤字線となる事が予想される新路線の開発は是非止めてほしいと希うものであります。以上大部みみつちい事を申し上げましたが、此の春の国会では国鉄問題の抜本改正は行はれなかつたのであります。私共に関連のある重要な事が制定されたのであります。

それは東北新幹線、上越新幹線、成田新幹線の建設と青函海底トンネルの本工事着工そしてそれらの財源としての自動車新税の制定があつたのであります。すでに山陽新幹線は着工して居り明年四月には岡山まで営業する事になつて居ります。特に我々北海道に住む者として東北新幹線と青函海底トンネルの問題には関心を持たざるを得ないと思ひます。東北新幹線は東京盛岡間を電車方式で時速260kmとして建設する事になりました。それが出来るとう東京盛岡間は約2時間半で結ばれる事になります。

海底トンネルも新幹線方式で造られる事に決定致しました。海底下100mを最急勾配12/1,000、延長約54km 2,000億円の経費で世界最大のトンネルを掘るべく名前も青函トンネル建設局と改称して本工事着工の準備を進める次第であります。

私も今、目の前に横たわる津軽海峡に新鋭船13隻うかべて毎日28往復をもつて客貨の輸送にたづさわつて居るのであります。海底トンネルの本工事着工が決定した事に大きい意義を感じて居るのであります。

皆様によく聞かれる事はトンネルが開通した時新幹線は函館を通るのかという質問であります。私はそれは函館の方々が決める事だと返事をする事にして居ります。

ただ函館にとめるにしても新幹線の特性をそこなう様な方法は出来ないと思ひます。

即ち現在の函館駅に入つて来るという事は不可能と考えられます。ここで皆様に認識していただきたい事は東京以北で最大の都市はと云はれると問題なく札幌と答えますし次ぎが仙台その次ぎが函館と答える方は少ないと思います。

青森は函館と同じ位の24万、旭川は29万であります、函館は亀田を併せて30万更に上磯、七飯、大野とその経済圏を併せると約35万の人口になるのでありまして、東日本に於いては第3番目の大都市と云う事が出来ると思います。従つて新幹線がとまらないという事は到底考えられない事があります。

トンネルが完成した暁にはおそらく青森間は現在の3時間50分の端数時間位で連絡可能になるものと考えられます。函館はもともと東北とは密接な関係をもち種々の面に於いて互に発展を援助し合つて来たのでありまして、それが此の新幹線の完成により一層緊密度を加えるものと考えられるのであります。

函館の地位は唯単に北海道の表玄関といわれた過去の時代は過ぎ、経済に産業に此の鉄道を媒介として大きな発展をとげる時代に突入したと云つても過言ではないと思ひます。鉄道或いは航空面に於いても更に又地理的環境に於いても函館の発展すべき将来は正に洋々たるものがあるという事を皆様と共に再確認したいと存じます。

北海道の玄関、或いは北洋の基地というイメージより脱脚し、新しい函館を造るべく努力しなければならぬ時期が来て居るものと考えます。私共も21世紀の鉄道を目ざして努力して居ります。どうぞ御後援の程御願ひ申し上げます。

◎出席報告

	会 員 数	出席人数	欠席人数	他クラブ出席人数	出席率%
46. 6 23	4 5 名	3 4 名	1 1 名		
46 6. 16	4 5 名	3 1 名	1 4 名	13 名	97.78%
在函クラブ	(6/10) 函館R.C. 90.01%	(6/15) 函館東R.C. 97.67%	(6/11) 函館五R.C. 100.00%		

次回例会日 7月7日 (本年度最終)

プログラム

「 会長・幹事・各委員長新任挨拶 」