

「札幌ドーム」は今後、どうなるのだろうか。プロ野球、北海道日本ハム・ファイターズが本拠地を札幌ドームから移転し、新たに新球場の建設を進めているからだ。候補地は、札幌市豊平区の学校法人「八紘学園」周辺、同市北区の北海道大の敷地内、北広島市の「きたひろしま総合運動公園」の三方所。北海道のプロ野球チームは一つだけ。札幌市の周辺人口は約二三〇万人に過ぎず、札幌ドームと、新球場が経営的に両立するとは思えない。

日本ハムの本拠地移転の検討が明らかになったのは昨年五月。理由は、人工芝のため選手への負担が大きい、観客の座席が急勾配、物品販売やフェンス広告はドーム側の収入——など。ドームの運営は、札幌市などが出資する第三セクターが担う。日ハムと札幌市は協議を重ねているが、ドーム残留の可能性はほばないだろう。

当初、秋元克広・札幌市長は「とどまってもらうために料金を下げる、下げないという議論をするつもりはない」などと話していた。札幌市が日ハム移転後のドームの収支を試算したのも、数カ月前から。試算もないまま折衝していたのだ。「日ハムは出ていかないだろう」という、楽観的とも、おごりともいえる札幌市の姿勢がこうした事態を招いたと言える。

札幌ドームの年間売上高は約三九億円（二〇一六年三ヶ月）で、最終利益は約四億円。だが、売上高の約三割は日本ハムの使用料で、日ハムからの収入がなくなれ

おごり体質を変えられるか

ば、赤字転落は必至。日ハムとサッカーJ1のコンサドーレ札幌と、二つのプロ球団が本拠地とし、経営的には順調だったが、日ハム移転で一気に苦境に陥りかねない。

◇ JR北海道にも楽観視、おごりの姿勢が見え隠れする。道内の人口密度が低く、積雪地のため、鉄道の維持経費がかかる同社が今のような経営危機に陥るのは、国鉄分割民営された三〇年前から指摘されていたが、それだけが要因ではないだろう。

◇ JR各社の明暗の象徴といわれるのが、JR九州とJR北海道の差だ。JR九州は昨年一〇月に上場を達成した。豪華寝台列車「ななつ星in九州」などの観光列車を運行させ、集客を図った。一方で、商業施設やマンション、ドラッグストアなど経営の多角化を進め、三〇〇億円以上の利益を挙げている。鉄道だけに頼らない経営に努めた。その結果が上場となった。

◇ 多くの鉄道各社が必死で生き残りをかけているが、JR北海道がどれだけ経営努力を図ってきたのか。鉄道取以外の利益は不動産以外に大きな利益を生み出せず、一〇〇億円にも満たない。

◇ 道内のある観光関係者は、JR北海道の苦境の一因として競争相手の不在を挙げる。首都圏や関西などはJR各社と私鉄との競争が激しい。九州にも西日本鉄道がある。道民は黙っていてもJRを利用せざるを得ない。競争相手の不在は、経営努力の不分さに結びついているのではないか。

◇ 昨年三月の北海道新幹線開業で廃線となった江差線を引き継いだ第三セクター、道南いさりび鉄道は、開業と同時に観光列車「ながまれ号」の運行を始め、人気を呼ぶ。赤字分を補うことは困難だが、鉄道の存続へ、少しでも増収を図ろうと必死に知恵を絞る姿勢はJR北海道と対照的だ。

◇ 札幌ドームも、JR北海道も、結果的には、住民の「血税」が投入される可能性がある。ドームの運営会社への札幌市の出資率は五五％で、赤字が続けば、市費の投入が避けられない。日ハムなき後、ジャニーズ系人気アイドルグループのコンサートの「聖地化」を目指したり、草野球チームに貸し出したりすることも検討されているようだが、実現性にも疑問符がつくし、実現しても日ハムの減収分をカバーするのは容易ではない。

◇ JR北海道は、昨年一〇月、道内の一〇路線一三線区を「単独では維持困難」と公表した。バスへの転換のほか、鉄路は自治体が保有し、JRが列車を運行する「上下分離」を提案し、道や自治体に支援を求める。支援がなければ廃線やむなしとの姿勢だ。JR北海道の島田修社長は「第二の国鉄としてはならない」と強調するが、既に第二の国鉄と化している。公費の投入の前に、やるべきことがある。

◇ 北海道のトップランナーでもあるJR北海道と札幌市。その意識改革が迫られている。

ハ洋V