

午前10時01分開議

○委員長（出村 勝彦） おはようございます。

ただいまから北海道新幹線新函館駅（仮称）開業に関する調査特別委員会を開会いたします。

まず、本日の議題の確認ですが、お手元に配付のとおり進めたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） 異議がありませんので、そのように進めさせていただきます。

それでは本日の調査ですが、本日は大きく3点について調査を行いたいと考えております。

まず1点目は、当委員会の調査項目のうち開業に伴う観光振興にかかわりまして、資料の3ページ、分類欄の観光振興の中で下段にございます現函館駅からの二次交通について、5月28日付で理事者から北海道新幹線開業を見据えた現函館駅を利用する観光客に対する取り組み状況という観点での資料を調製、提出していただきましたので、理事者から資料説明を受けたいと思います。

なお、ここで同じく3ページの最下段に記載しております産業振興中、現函館駅についてのうち駅前広場のバス乗降についても、それぞれ関連する内容ですので、あわせて調査を行いたいと思います。

次に2点目として、道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道の開業にかかわりまして、4月9日に企画部から配付されました北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針（案）及び5月16日に配付されました同並行在来線経営計画（案）などにかかわる調査を行い、最後3点目といたしまして、こちらも資料の3ページ、観光振興上段にございます新幹線開業に向けてのイベントについてにかかわりまして、5月19日付で企画部の新幹線開業イベントプロジェクトチームから資料が提出されておりますので、資料説明を受けたいと思いますが、このような進め方でいかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） それでは、そのように進めさせていただきます。

それでは、5月28日付で配付されました北海道新幹線開業を見据えた現函館駅を利用する観光客に対する主な取り組み状況についての説明を受けるため、理事者の入室を求めます。

（企画部・観光部入室）

○委員長（出村 勝彦） それでは、理事者より資料の説明をお願いいたします。

○観光部長（布谷 朗） それでは、お手元の資料につきまして、私から御説明申し上げます。

まずこれまでの取り組みとして、観光情報サイト「はこぶら」において、函館市内の交通、主な観光スポットへのアクセスの掲載、スマートフォン専用サイトの作成、多言語表記、フェイスブック、ツイッターの活用などによる内容の充実により、現駅に降りられた方のスムーズな導線確保に努めております。

また、現函館駅舎内にあります函館市観光案内所では、観光資源、施設の紹介やアクセス方法などの各種情報提供を現在外国語——英語、韓国語、中国語、ロシア語でございますが、これに対応できる案内員を含め常時3名から4名体制で行っているところでございます。

このほか、公共交通を活用した周遊滞在の促進に向け、北海道新幹線新駅沿線協議会において、J R

と函館バス、市電が2日間乗り放題の共通フリー乗車券のはこだて旅するパスポート&フリーパスを発行しているほか、函館国際観光コンベンション協会において、市電もしくは函館バスの1日乗車券かタクシーの初乗り券のいずれか1つが選べる乗り物券と、観光施設や飲食施設で使えるチケットがセットになったはこだてスペシャルチケットの発行を行っております。

次に、今後の方向性についてでございますが、北海道新幹線開業により現函館駅を利用する観光客の増加が見込まれ、それに伴いニーズの多様化や外国人観光客への対応の充実が求められることから、さらなる観光情報の充実として、交通拠点、観光施設、商業施設などにおけるWi-Fi利用環境の整備促進と利用可能場所の情報提供について、関係機関等との協議、検討をしてみたいと考えております。

観光案内所の機能につきましては、内容や体制の拡充を図ることとしており、開設場所の変更についても現在JR北海道と協議を進めているところでございます。

また、団体バスの乗降スペースについては、北海道新幹線開業までにどのような対応が可能か、庁内の関係部局や関係機関と検討を深めていきたいと考えております。

以上、御説明申し上げましたが、今後とも新幹線時代に対応した各般の取り組みに対し関係団体等と連携を図りながら進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） お聞きのとおりでございます。

ただいま理事者から、現函館駅を利用する観光客に対する取り組み状況にかかわりまして、これまでの取り組みのほか、今後の方向性について御説明をいただきました。本件につきましては、今後の方向性に基づきまして、理事者として現在、検討を進めているとのことでありまして、今後の具体の動きが見えてきましたら改めて調査を行いたいと思っておりますので、理事者におかれましても引き続き情報提供等よろしくお願いたします。

それでは、ここで理事者は御退室ください。

（企画部・観光部退室）

○委員長（出村 勝彦） ただいま調査項目、観光振興にかかわりまして、現函館駅からの二次交通についてと産業振興中、駅前広場のバス乗降についての調査を行いました。引き続き産業振興にかかわりまして私から1点、首都圏のオフィス誘致についてですが、正副で確認をいたしましたところ、皆様御承知のとおり、本市のほか北斗市、七飯町及び経済団体などで構成する函館地域産業活性化協議会においても、新幹線の開業による移動手段の拡充はもとより、所要時間の短縮を優位性の一つとして工業団地などへの企業誘致の取り組みを進めているところでございます。したがって、広く企業の誘致というくくりの中で、これらにかかわる取り組みを進めているということですので、私からお知らせをさせていただきます。

それでは次に、道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道の開業にかかわる調査を行います。資料の説明を受けるため、ここで理事者の出席を求めます。

（企画部入室）

○委員長（出村 勝彦） それでは、理事者より資料の説明をお願いします。

○企画部長（谷口 諭） おはようございます。

本日は、大きく2点の資料につきまして説明をさせていただきたいと思っております。

1点目は、4月9日にすでに配付をさせていただいておりますが、北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針の案についてであります。この方針は、道南地域（五稜郭・木古内間）の第三セクター鉄道開業準備協議会が策定主体であります。三セクの会社はこの方針を引き継いでいくこととなるものでありまして、会社としての安全運行体制の構築のため、経営計画を補完するものでありまして、三セク鉄道会社が鉄道事業者として定める安全管理規程及びそれに基づく取り組みの基礎となるものであります。

それからもう1点は、5月16日に配付をさせていただきました並行在来線の経営計画の案に関連する資料であります。前回の委員会、これ2月5日ではありますが、におきましては、原案を説明させていただきました御議論をいただいたところでもあります。その後、JR北海道と安全運行体制の構築、それから支援内容につきまして、要請活動を行うとともに鋭意協議を進め、4月30日にJR側と一定の合意がなされました。その合意も踏まえまして、このたび経営計画の案としてまとまりましたので報告をさせていただきます。

資料自体の説明につきましては、担当課長のほうから説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） それでは初めに、北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針（案）につきまして御説明をさせていただきます。

本年4月9日には、資料1-1、本方針案の概要と資料1-2、本方針案の本体を配付させていただきましたところでございますが、資料1-2の本体に基づきまして御説明申し上げます。

まず、表紙から2枚をめくっていただき、1ページになりますが、1の鉄道輸送の安全性の確保に関する基本的な考え方といたしまして、鉄道輸送の安全性を最優先とするという基本理念に基づきまして、経営トップから現場を担う社員まで全社員一丸となって安全対策に努めること。常に改善を意識して積極的かつ能動的に安全確保に努めること。鉄道事業の安全性を確保する上で必要となる資源の確保を図ることの3点を掲げているところでございます。

次に、2の輸送の安全に関する基本方針と安全目標の設定でございますが、2ページの（1）では、鉄道輸送の安全性を最優先とするという基本理念をより具体化した安全に関する基本方針を設定いたしまして、役員から現場で作業に当たる社員まで全社員で共有を図ることとしているところでございます。また、3ページの（2）安全目標におきましては、毎年度安全に関する重点目標を定めまして、全社一丸となって取り組むこととしているところでございます。

続きまして、3の安全管理体制の構築でございますが、4ページの（1）には、経営トップのもと、安全管理体制推進の総責任者といたしまして安全統括管理者を置くほか、経営トップが参加する安全推進委員会を設置することなど、基本的な社内体制を定めているほか、6ページには（2）といたしまして、安全対策を評価するため安全統括管理者である運輸部長直属の安全指導担当を専任で配置することとしているところでございます。（3）の内部チェック体制の構築でございますが、まず①に記載のとおり、監査役の下に総務課長を監査リーダーといたしまして、各部署の代表者による監査チーム

を設け内部監査を実施すること。②には、あらかじめチェックリストを作成し、規程等に基づく基本動作が現場で適切に行われているかなどについて確認を行う基本チェックを実施することとしておりまして、7ページになりますが、③では社内における法令遵守などのコンプライアンスの徹底を図るため、公益通報窓口を設置することとしているところでございます。また(4)では、第三者による外部からの視点を確保するため、外部有識者等からなる安全管理アドバイザリー会議を設置いたしまして、鉄道輸送の安全性確保に関する事項や、鉄道資産の安全性確保のための維持管理方法など、安全対策全般について助言を受けながら、PDCAのサイクルのもと継続的な改善を図ることとしております。さらに8ページになりますが、(5)では、本社と現業部門の一体化と情報共有を図ることとしているところでございます。

次に、4の安全確保のためのソフト的な取り組みでございますが、まず(1)では、重大な事故を防止するため、ひやっとしたり、はっとした事象、いわゆるヒヤリハット事象を全社員から収集することとしておりまして、9ページになりますが、(2)では鉄道の安全のため、必要事項に関するルールを策定し、職務の手順、工程の統一化を図りながら明文化と共有化を進めることとしており、10ページになりますが、(3)では安全確保のため各職場における優良改善活動や安全活動励行者に対する社内表彰制度を創設することとしているところでございます。また(4)では、安全確保のための教育訓練について規定してございまして、①には全社員が鉄道の安全を確保するのは自分であるとの当事者意識を持って積極的かつ能動的に安全を確保する企業風土を醸成することなど、社員研修、人材育成の基本的考え方を記載しております。11ページになりますが、②に近隣の三セク鉄道会社との合同研修会、勉強会等の開催、③には列車が緊急停止した場合における列車防護訓練や脱線復旧訓練といった鉄道事業者にとって基本的な訓練の着実な実施、④にはさまざまな緊急時に的確に対応できるよう危険予知訓練、いわゆるKYTの実践的な訓練を取り入れることとしておりますほか、⑤には災害等に備えた訓練を毎年度実施することとしているところでございます。

次に、12ページをご覧ください。5の安全確保のためのハード的な取り組みに関してでございますが、(1)では鉄道資産の適切な維持管理に関する基本的な考え方といたしまして、譲渡前にJR北海道において適切な検査と必要な整備、修繕が実施されることを前提に三セク鉄道会社としても安全管理アドバイザリー会議からの助言を受け、譲渡資産の安全性を確認するとともに、適切な維持管理に努めていくこととしております。また(2)には、主な鉄道施設等の現状と管理方法を規定してございまして、①の線路については、13ページのイになりますが、日常の巡回点検は三セク鉄道会社社員による直営で実施いたしまして、線路検査及び線路修繕は外注化するというようにしているところでございます。14ページの②トンネル・橋梁についてでございますが、15ページのイになりますが、鉄道に関する技術上の基準を定める省令等に基づき、2年に1回の定期点検を実施いたしまして、適切な維持管理に努めていくこととしております。

次に、16ページの③車両についてでございますが、イになりますが、日常的な検査、修繕である仕業検査及び交番検査は、故障、事故などの緊急時に対応ができる技術力を保持するため、直営で実施することを基本といたしまして、要部検査及び全般検査等は大規模な施設や要員が必要となり、検査の頻度も少ないことから外注することとしているところでございます。また、(3)の大規模な事故、災害へ

の備えについてでございますが、17ページにありますとおり、①の気象災害等への対応、②のJ R北海道との相互応援協力、③の保険・災害復旧補助金等の活用など、万が一の大規模な事故、災害へ備えた対策を講じることとしているところでございます。

次に、6の情報公開・透明性の確保、お客様との連携にかかわりまして、(1)では毎年度三セク鉄道会社における安全確保のための取り組みや安全の実態などについて安全報告書としてとりまとめ、ホームページ上で公開することといたしております、(2)では三セク鉄道会社に直接寄せられる意見、要望については、安全対策やサービスの向上の参考といたしまして、対応状況等をホームページで公開することとしているところでございます。

最後になりますが、18ページにあります7の今後の進め方では、会社設立後、速やかに安全管理アドバイザー会議を設置いたしまして、有識者の助言を受けながら本方針に基づき安全管理規程等の制定を初めとする安全運行体制の確保に努めることとしております。

以上が北海道道南地域(五稜郭・木古内間)並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針(案)の内容でございます。

引き続きまして、J R北海道との基本合意の内容につきまして御説明申し上げます。

本年5月16日に資料配付させていただきました資料1-1、J Rとの基本合意についてをご覧いただきたいと思っております。1の基本合意の目的にありますとおり、このたびの基本合意は、これまでJ R北海道と協議を進めてきた事項について文書で確認を行い、その合意内容等を踏まえ経営計画(案)をとりまとめるものでございまして、2にありますとおり、本年4月30日に締結しているところでございます。3の基本合意の構成でございますが、①の安全運行体制の構築と、②の並行在来線に対する協力内容の2本の合意書を交わしているところでございます。なお、これまで先行している他県におきましては、協定内容に関する合意のみを取り交わしているところでございますが、今般J R北海道の一連の事態を受けまして、安全運行体制の構築につきまして別立てで合意を取り交わさせていただいたところでございます。

それでは合意内容でございますが、まず①の安全運行体制の構築につきましては、1安全運行体制の構築といたしまして、J R北海道が事業改善命令等に基づき経営分離までに鉄道施設の管理や社員の安全教育といった輸送の安全に係る必要な措置を実施していただくものであります。また、2の譲渡資産の保全につきましては、譲渡予定の鉄道施設につきまして、経営分離までに必要な検査と修繕を確実に実施していただくとともに、平成24年に2度にわたりまして発生いたしました木古内町でのJ R貨物列車の脱線事故につきまして、今後示されます運輸安全委員会の調査結果に基づきJ Rの責任において必要な対策等を実施していただくものでございます。また、3のその他では、定めのない事項や疑義の生じた事項につきまして、その都度、道、J R北海道、三セク鉄道会社の間で協議することを定めたものでございます。

続きまして、②の並行在来線に対する協力内容に関する基本合意でございますが、項目が全部で14項目にわたりますが、まず項目の1、2につきましては、鉄道資産についての合意でございまして、事業運営に必要な資産の譲渡額は16億円程度とすること。それから、三セク鉄道会社が不要と考える資産につきましては、J R北海道の負担で撤去することとしているところでございます。また、3の施設等の

改修・整備につきましては、本来三セク鉄道会社の負担で実施すべきシステムの整備などについて J R の負担であらかじめ経営分離前に実施していただくものであり、4 の J R から三セク鉄道会社への出向社員の人件費負担につきましては、出向社員の人件費の一部を開業後10年間に限り J R 北海道が負担することとしておまして、この J R の負担総額につきましては、ただいま御説明いたしました3と4を合わせまして1で御説明いたしました譲渡額16億円程度の負担をいただくということで合意したものでございます。続いて6から9までは、三セク鉄道会社の人材育成、災害時等の対応、あるいは協力関係、こうした内容につきまして相互に協力していくこととしております。10から13までは、旅客運行などに関する協力といたしまして、J R 北海道から三セク鉄道会社への業務の円滑な移行のため、開業当初は運行管理業務の一部を J R 北海道に委託することのほか、利用者の利便性を確保するため函館―五稜郭間への三セク鉄道会社の車両乗り入れや乗り継ぎ割引の導入につきまして、J R 北海道に御協力をいただくこととしたところであります。さらに、五稜郭駅や函館運輸所といった共同使用をする施設につきましては、その施設使用料を抑制できるよう、効率的な運営方法を検討するということとしていただいております。最後に14のその他ですが、定めのない事項や疑義が生じた事項につきましては、その都度、道、J R 北海道、三セク鉄道会社間で協議することと定めておまして、必要に応じて別途書面により確認することとしていただいております。

以上が J R 北海道との基本合意の内容でございます。なお、資料1の2及び1の3につきましては、基本合意の本文でございます。

次に、並行在来線経営計画（案）につきまして御説明をさせていただきます。本年5月16日には資料2―1、経営計画（案）の概要版と資料2―2の本体を配付させていただいておりますが、2月5日に経営計画（原案）を御説明させていただいておりますので、資料2の本体に沿いまして、原案から主な変更点につきまして御説明を申し上げます。

それでは、資料2―2をご覧くださいと思います。まず、全体的な変更点でございますが、先ほど御説明いたしました J R 北海道との基本合意を踏まえまして、言い切る表現に変更してございます。例えば、原案では J R 北海道と協議を進めると表現してございましたが、案におきましては、何々するという表現に変更しているところでございます。

それでは、具体的な変更点でございますが、まず1ページのはじめにの6行目の文末に、本年度末に予定しております鉄道事業許可申請を行うという文言を加筆しているところでございます。

また、ローマ数字Ⅰの経営の基本的な事項の4、会社名称及び所在地の2行目になりますが、三セク出向社員がほぼ確定いたしましたことから、15人体制でという文言を加筆しているところでございます。

2ページになりますが、ローマ数字のⅡ、経営区間に関する事項につきましては5ページまでありますが、経営区間の運行状況や将来需要予測を記載してございます。一部数字の時点修正はあるものの、大きな変更はございません。

また、6ページのローマ数字のⅢ、施設・設備等に関する事項でございますが、J R 北海道との合意によりまして、原案の協議を進めるから何々するという表現に文言修正しているところでございます。

次にローマ数字のⅣ、運営に関する事項の1、旅客列車の運行計画にかかわりまして、7ページになりますが、(2)列車本数及びダイヤ編成の2行目に、平成27年度秋頃のダイヤ設定に向けてと、その

ダイヤの設定時期について加筆をしているところでございます。

下段の2の運営体制におきましては、(1)の基本的考え方から、9ページになりますが、(4)運行管理体制まではJR北海道との合意により言い切る形の文言修正等をしているところでございます。

(5)の鉄道施設の保守管理体制の欄のなお以下でございしますが、大規模修繕等の実施に当たっては、JR北海道からの技術的な協力を受けるということを追記しているところでございます。次に、3の組織要員計画についてでございますが、10ページの上段、組織体制のイメージの米印の部分になりますが、これまでのJR北海道との協議を踏まえ、なお書き以下ですが、木古内駅に配置する社員は駅構内において24時間体制で信号取扱業務及び車両入換え業務を行うことを追記しているところでございます。続きまして、4の営業計画にかかわりまして、11ページの②の乗継割引制度についてですが、三セク鉄道が函館駅まで乗り入れる場合、原案では乗継割引を導入することとして協議を行っている段階でございましたが、JR北海道との合意によりまして、乗継割引の取り扱いを整理いたしまして、経営計画の案におきましては、アの普通乗車券と、12ページになりますが、イの定期券及び回数券に分けて記載をしているところでございます。恐れ入ります、11ページにお戻りいただき、アの普通乗車券につきましては、三セク鉄道会社の運賃に平均50円の乗継割引を適用することとしております。また12ページに戻っていただきまして、イの定期券及び回数券についてですが、三セク鉄道会社とJR北海道双方の運賃を割り引くこととし、割引率など具体的な内容については、今後JR北海道と協議を進めることとしておりまして、特別企画乗車券は各区間の運賃上昇率の平準化を図るとともに、商品内容も利用者にとって使いやすいものとなるよう協議を進めていくこととしているところでございます。

次に、ローマ数字のVの経営スキームに関する事項のうち、2の出資金の(1)総額でございしますが、会社設立時期の変更等に伴う開業準備費の精査に伴いまして、出資金額を変更しているところでございます。会社設立時期を当初5月と想定しておりましたが、8月に延期したことによりまして、その間必要となる人件費に減少が生じてまいります。一方、安全確認のためのコンサルタント業務などを新たに計上いたしまして、原案では出資金総額5.8億円程度としておりましたが、案では約1,000万円減額となり5.7億円程度としているところでございます。なお(2)の出資の①、設立時の出資額につきましては、原案の2.4億円程度から案では2.3億円程度としているところでございます。

次に13ページのローマ数字VIになりますが、収支に関する事項の1、開業準備費等の(2)主な内容及び規模の欄、2行目になりますが、安全運行体制の確保に向けた方針(案)に基づきまして、安全対策全般の検討に要する経費の部分を加筆しているところでございます。また、14ページの4、安全な運行体制の構築に係る経費等につきまして、方針(案)に基づき、これは新たに項目立てをしているところでございます。続いて、5の収支予測でございしますが、JR北海道との協議や基本合意に基づく精査によりまして、先ほど御説明いたしました開業準備費の減額のほか、運行経費につきましては、原案では車両検査費用や動力費などに変動要素があるとして153億円から157億円程度と幅を持たせておりましたが、JR北海道とも協議を進め再精査を行った結果、案では157億円程度としているところでございます。また収入につきましては、貨物列車の運行本数に幅を持たせ、原案では147億円から148億円程度としておりましたが、最新の統計資料などに基づき精査した結果、案では148億円程度としており、その結果といたしまして、表の一番下段になりますが、道・沿線市町の実質負担額について、原案では20

億円から25億円程度としておりましたが、案では23億円程度としているところでございます。

次に15ページのローマ数字のⅦ、利用促進に関する事項から17ページのローマ数字のⅩ、今後のスケジュールにかけましては、言い切る形の文言修正を行っているところでございます。

以上が並行在来線経営計画（案）における主な変更点でございます。

引き続きまして、資料3の北海道道南地域並行在来線準備株式会社の設立時の体制及び出資金について御説明申し上げます。

まずは1の設立時の体制でございますが、(1)の役員構成につきましては、取締役として北海道から2名、北斗市、木古内町からそれぞれ1名ずつ、監査役として函館市から1名のトータル5名の体制とすることとしているところでございます。また、(2)の要員数につきましては、役員5名のほか、北海道、北斗市、函館市から4名、JR北海道から出向者11名の合計15名の常勤社員を置くこととしております。なお参考といたしまして、裏面に組織図を記載しているところでございます。

表側にお戻りいただきまして、2の設立時出資金でございますが、設立から来年6月の増資時までに必要な開業準備経費を見込んでおまして、その内訳については、下段の括弧書きで記載しておりますが、人件費が1億3,300万円、鉄道事業許可申請など事務費等の経費が8,100万円、予備費として1,200万円のトータル2億2,600万円を予定しており、この2億2,600万円につきましては、それぞれの出資割合に応じ出資することとしておまして、この6月議会で予算案を提案する予定でございますが、函館市分におきましては4.4%の割合で994万4,000円を見込んでいるところでございます。

続きまして、本年5月16日に配付いたしました資料4の江差線（五稜郭・木古内間）並行在来線当面のスケジュールにつきまして御説明申し上げます。

まず先ほど御説明申し上げましたが、6月の議会におきまして出資金の予算を提出することとしております。7月の上、中旬には、開業準備協議会を開催いたしまして、安全運行体制の確保の方針、それから経営計画を決定いたしまして、あわせて協議会終了後、準備会社の発起人会を開催いたしまして、定款や各種規則などを御審議いただき、出資金の振り込みを確認した上で7月下旬にも設立時取締役会を開催し、8月1日の会社設立に向けた確認を行うこととしているところでございます。会社設立後におきましては、10月、12月、3月に取締役会の開催を予定しておりますほか、会社名の公募を行いまして、12月には社名変更のための臨時株主総会を予定しているところでございます。

以上が当面のスケジュールでございます。

資料説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○**委員長（出村 勝彦）** ただいま政策推進課長より御説明いただきましたが、本件にかかわりまして各委員から御発言はございませんか。井田委員。

○**井田 範行委員** それでは、具体的に、大分、なってきたということで、多くの説明をいただいたんですけども、4月9日でも出したこの安全運行体制の確保に向けた方針という部分を中心に、ちょっとこまい部分にもなるんですけども確認させていただきたいと思っております。これ今、説明受けまして、安全対策に対して強い理念がどんどんどんどん感じてくる内容になっておまして、かなりOJTの話とかKYTの話とかヒヤリハットとか、非常にこまい部分も記載されております。私はやっぱり大事なことは、こっちのほうにも書いてますけども、三セクの皆さんがやっぱりコンプラを意識しながら高い安全意識

を持つということが非常に重要なことかなというふうに思っております。

そこで、まず技術レベルの向上の部分で聞きたいと思います。今の説明にもあったんですけども、当初はJRの社員の方の出向により対応し、順次プロパー化を進めていくということで記載されております。ということは、10年後、一応10年のバンド幅でいろいろ動いてるようですけども、10年後全てプロパーという考え方なのか、または10年後であっても例えば出向者が何割、JRのOBが何割、プロパーが何割という比率的なものの考えがあるのであれば、まずお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 社員のプロパー化についてのお尋ねでございますが、第三セクター鉄道の経営区間は旅客列車に加えて貨物列車が運行する区間でございますので、運行の安全性を確保するために当初は専門的技術や経験を有するJR北海道社員の出向等により対応することとしてございますが、順次JR北海道出向者からプロパー社員に切り替えていくことにしてございまして、開業から15年を目途に全てプロパー化に置き換えるということにしているところでございます。

なお、プロパー社員につきましては、専門的な技術を必要とする部門においてはJR北海道のOB社員の雇用もすることもあるというところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** プロパー化につきましては、開業から15年をめどに全てプロパーにしたいと。ただそのプロパーの中には、JRのOBの皆さんもいる可能性もありますよということでもわかりました。ただプロパーの方、新しく入られて、15年で技術レベルが一定程度になるのかどうかは私は詳しいことはわかりませんが、

次に、保守、保全に関する関係なんですけども、マニュアルというものがあっても、マニュアル整備したり、いろんなことを対策とることなんですけども、やはり保守レベルというのかな、上げるにはやっぱりマニュアルだけではない。要するに、長年培った経験、勘という言葉がなじむかどうかかわかりませんが、そういうものが非常に大きいというふうに思っております。JRさんからの出向に当たりまして、その辺のバランスですね、若い方というか、経験の浅い方だけでもだめですし、その経験が豊富な方、さらには熟練した方、いろんな構成があると思うんですけども、この経験年数のバランス、聞きたいのが、それと出向期間、まあ出向っていうわけですから一定程度、一般企業では大体3年程度で入れ替わるというのが多いようですけども、その辺のことについてお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** JR北海道からの出向社員の経験年数等に関する御質問でございます。

鉄道運行の安全性を確保するためには、技術継承の視点も重要でありますことから、可能な範囲で年齢層にも配慮するなど適切な人材を三セク鉄道会社へ出向させることにつきまして、JR北海道との間で基本合意をございまして、具体的な出向者の経験年数、それから出向期間などにつきましては、今後運行の安全性の確保を十分に考慮しながらJR北海道と詰めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** その辺まだ見えてない部分あると思うんですけども、出向者もあまり長すぎるという

んな、戻ったときの、いろんな現象も起きますので、やはり3年程度、これはおそらくJRさんのほうで労使の関係の中で一定程度の整理はされると思いますけども、がいいのかなというふうに私は思っております。

次に10ページに書かれてるんですけども、鉄道会社の技術者ということで、実践的なOJT研修ということで書かれています。このOJT、非常に民間企業でよく取り入れられてる手法で、いいことではあるんですけども、それ以外にやはり資格取得とか、モチベーションを高めるためにこのスキルアップとか、いろんなことをしていかなきゃならないと思うんですけども、どんなようなその鉄道事業に関して資格があるのか私もよく承知してません。それをまず聞きたいのと、当然その資格をとらせるというかな、モチベーション、特にプロパー職員のモチベーションを上げるという対策も必要と思うんですけども、その辺の考え方についてお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 鉄道会社の技術職としての資格と資格取得へのモチベーションについてのお尋ねでございます。

鉄道会社の技術職といたしましての資格については、測量士ですとか、土木施工管理技士、それから建築士、電気主任技術者、無線技術者などがございまして、JR北海道ではこれらの資格を有する者に技能手当を支給しているところでございます。三セク鉄道会社におきましても、資格取得へのモチベーションを高めるため、JR北海道と同様の賃金規程を制定する予定であります。第一種鉄道事業者として最低限必要な資格はありますので、その取得につきましても的確に対応していきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** ちょっとこまい話になっちゃったんですけども、どちらにしてもそのプロパーの方のモチベーションというのは、やはり資格というのも1つの部分なんで、ぜひインセンティブを与えるような、やはり形の中で検討を進めていっていただきたいというふうに思っています。

次に、非常に重要な部分で、設備の維持の予算の関係について聞きたいと思います。やっぱり職員が高い技術力を持ちました。ただ、不良箇所をいろいろ発見しても、やはり速やかに設備の改修、更新をしていかなければ、するためにはやはりどうしても予算、お金というのはついてまわる話であります。当然その修繕、設備改修等の予算がやはり十分でなければ、その改善、改修がおろそかになったり、また改修しても仮処理のままで長く放置されるということも当然予想されてくると思います。やはり、私は安全運行のためには、この安全な設備、安全な設備イコール予算確保という部分は極めて重要だというふうに思いますけども、いろいろ今説明受けた中で収支がかなり厳しいという状況になると、これには予算確保が十分にされていくんだろうかという、非常に心配がございまして。その設備維持管理のための管理費の確保についての考えをお聞きしたいというふうに思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 設備の維持管理に関する予算確保についての御質問でございますが、三セク鉄道会社に譲渡される鉄道資産につきましては、JR北海道が経営分離までの期間に必要な検査と修繕を確実に実施することを前提といたしまして、三セク鉄道会社としても安全管理アドバイザー会議からの助言を受けながら安全性を確認するとともに、適切な維持管理に努めていくこととしているところでございます。予算が措置されていないために必要な修繕というものが行われず、

安全運行に支障を来すことにはなりませんので、必要な修繕等の予算は当然確保しながら鉄道資産の維持管理を行い、運営を行っていくこととなるというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 当然、必要なものはきちんと確保されますよと。これは当然のことなんですが、そこで、必要か否かの判断というのはこれがまた難しい話になってくると思います。それで、事故とか人命に係る部分は当然、これは最優先されるべきだということではあるんですけども、一般的に設備保全の考え方として、壊れる前、壊れそうなものを事前に取り替える予防保全という考え方、これは設備管理としてはベストな方法なんですけども、多少まだ使えるものもチェンジしちゃう可能性があります。もう1つの考え方として、あくまでも人命とか大きなトラブルに関係ない、支障ない部分の話なんですけども、壊れてからチェンジするというこの事後保全の考え方、予防保全と事後保全、この事後保全の場合には、若干のサービスの低下というリスクも考えているんですけども、設備コストはかなり抑制される可能性が高いという状況になってます。あくまでも、安全、人命とか、その事故にかかわらない部分での設備の保全、保守の考え方として、どのようにやるべきだというふうに考えているのか基本的な考え方を聞きたいと思います。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 設備保全の基本的な考え方についての御質問でございます。

鉄道資産の維持管理に当たりましては、厳しい収支が予測される中でコストを極力抑制することも必要であります。安全性の確保が最優先でございますので、設備保全の基本的な考え方といたしまして、鉄道の安全運行に欠かすことのできない各種設備、施設等については、故障発生後に対処するだけではなくて、定期的に点検監視を行い、交換修繕を実施しながら予防に努めていくこととしているところでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 なかなか答えになってるのかなってないのかよくわかりませんが、あのね、よく設備というのは、例えば耐用年数、これはルールで決まってるんですけども、例えば30年、40年ってルールあっても、結果的に使えるものもある。ただ使えないものもあると。壊れれば使えないというのは誰でもわかることなんですけども、耐用年数過ぎても恐らくある程度メンテをきちんとしながら使ってるものも当然あるだろうと。その中でそれがどう判断していくというのは非常に、ものにはよるとは思うんですけども、これでその修繕費含めて、建設費の部分含めて、かなり動く部分だというふうに思いますので、ここでどうするっていうのははっきり言えないと思いますけども、今後やはりその辺もきちんと、その設備保全のあり方をどうするべきなんだという部分はぜひ詰めていただきたいというふうに思います。

次に、アドバイザリー会議について聞きたいと思います。先ほども説明にありました外部からの視点を確保するために有識者等からなる安全管理アドバイザーということが明記されてるんですけども、先ほどの説明の中では、資料の中には、土木構造物、あと経営全般、有識者ということになってるんですけども、この辺、学者なのか、鉄道の経験、その業界っていうのかな、鉄道事業を熟知した人なのか、その辺が聞きたいのと、この会議のメンバー構成、人員規模なんかがわかればお知らせいただきたいと

思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 有識者からなります安全管理アドバイザー会議の委員構成や会議の運営方法等につきましては、三セク鉄道会社設立後速やかに設置できるよう、安全運行体制の確保に向けた方針の策定後に詳細の検討を進める予定でございます。現在のところ構成員につきましては、保安全管理、橋梁、トンネルといった土木構造物、鉄道事業の経営全般についての助言が可能な学識経験のほか、鉄道事業の関係者を想定しているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** わかりました。それで、そのアドバイザー会議なんですけども、資料にもあるとおり、開業まではJR北海道から譲渡される資産の安全確認ということで、結構これはボリュームがある大変な作業になるのかなというふうに私も印象を持ってるんですけども、となると、三セク鉄道会社が開業前、移行時点とその開業して運行した後、当然これ役割というのは、アドバイザー会議の役割と大きく異なってくる、安全管理という部分では同じなんだけど、設備譲渡という部分が一定程度整理されますので、大分異なるように思うんですけども、その役割の違いとそのときの体制、前は確かに結構な人数いたけども、ある程度絞ってもある程度それができるのかなという思いもあるんですけども、その辺のことについてお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 安全管理アドバイザー会議の役割と体制についてでございますが、開業までの間につきましては、JR北海道から譲渡される資産の安全性の確認方法、それから譲渡前の修繕に関するJR北海道への要請事項につきまして、技術的な助言をいただくことが中心となります。また、開業後におきましては、安全対策全般について専門的な立場から指導、助言をいただくことによりまして、三セク鉄道会社における安全運行体制の確保をより確かなものとしていくこととしておりまして、その役割を踏まえまして、開業前と開業後の体制に大きな変更はないものと考えているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** ちょっと長くなってきたので、こまいんでヒヤリハットは飛ばします。人事労務施策について3つ、4つ聞きたいと思います。

残念なことにJR北海道のほうでいろんな事故が発生してるという状況の中で、その要因の1つとして複数の組合の存在が職場の一体感を阻害してるというような報道もされているところでございます。当然出向社員をお願いするということになりますと、プロパー社員と一緒にするという部分なんかを考えると、三セク鉄道会社の職員の一体感はどのような形で創出されようと考えているのかお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 三セク鉄道会社における職員の一体感についてのお尋ねでございます。

三セク鉄道会社につきましては、小さな鉄道会社でありますので、そのメリットを生かしまして、本社と現場、上司と部下とのコミュニケーションを十分にとりながら風通しのよい組織を構築すること。それから、JR北海道からの出向社員を含め全社員が一丸となって安全、安定運行や利用促進に取り組むことによりまして一体感の創出に努めていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 これはなかなかコメントしづらい部分だとは思いますが、その一体感の創出の中で、やっぱりJRさんからの出向と、当然プロパーの方、当然混在してくると。混在という言葉がいか、一緒に作業するという状況になったときに、労働条件の部分、恐らく一般的には違う可能性が高いとは思いますが、どのような形になっていくのか。出向者、プロパー社員との賃金体系を含めたその辺の違いがもしあるのか否か。そういう状況の中で本当に一体感ってできるんですかっていうことになるんですが、その辺のことについてお聞きしたいと思います。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 労働条件についての御質問でございます。

勤務条件は、原則として三セク鉄道会社の規程により同一となる予定でございます。一方でJR北海道からの出向者の人件費に関しましては、JR北海道との基本合意によりまして、これまでの給与水準を担保するというようにしておりますことから、プロパー職員とは人件費に関しては異なってくるという見込みでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 確かに出向というのは別会社だから、異なるというのは恐らく異なる意味というのはプロパーのほうが低いよということを言われてるというふうに思うんですが、やはりある程度時間が経つてくると、出向の方とプロパーの方、技術レベルがある程度同等になって同じ業務をしてみると、何で違うんだっていう疑問とかいろいろやはりあると思いますので、その辺、一体感を阻害しない形で、その賃金体系、労働体系もきちんと対応していただきたいというふうに思っております。

それと、将来的に15年後に全部プロパーになるよということで、そうすると、なかなかジョブローテーション、異動という部分が非常に難しくなって、難しくなるといふか、部門間の異動はできるんでしょうけども、技術職になるとほとんど次の職場がないわけですから、よく言われているのがマンネリ化という言葉がよく使われてるところでございます。出向される方は、何年かわかりませんが、3年程度で恐らく交代されるということなんですけども、プロパー職員のジョブローテーション、これをどのように考えてるかお聞きしたいと思います。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） プロパー社員のジョブローテーションについてでございますが、鉄道の運行に当たりましては、知識や技術の専門性が必要でありますので、基本的には専門性を持ったプロパー社員を職種ごとに養成いたしまして、職務経験を積ませることとしていただいております。職務によってはさまざまな経験を必要とする場合がありますので、そのような職種につきましては、可能な限りジョブローテーションの実施をしていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 それで、そのジョブローテーションなんですけど、していきたいと思うんですが、その三セク鉄道会社の中でできるかとなると、本当に特定の技術職となるとほとんど難しいのが実態だというふうに思います。私はこれちょっと提案なんですけども、プロパー職員の人材育成という目的の中で、ほかにあります三セク鉄道、先ほどの資料にもいろんな三セク鉄道ありましたけども、その鉄道会社との人事交流、それとか、あと逆に言うとJR北海道さんに逆出向、行っていただいてその技術力

を高めてもらうというようなやはりジョブローテーションも必要じゃないのかなというふうに思いますけども、この辺の考えについてお考えをお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 他の三セク鉄道会社との人事交流等についての御質問でございますが、プロパー社員の養成に当たりましては、現段階では安全、安定運行を軌道に乗せていくということが重要でありますので、まずはJR北海道の協力を得ながら研修の受け入れや専門的技術の習得などを行うことで人材育成を図っていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** 最後になります。冒頭申し上げたとおり、安全対策という部分というのは、やはり設備投資、要するに予算という部分と非常に関係があるということで、三セク鉄道会社は経営は厳しいという状況ではあるんですけども、収支の向上対策というのも非常に重要なのかなというふうに思っております。資料の中にもあるんですけども、沿線地域の市や町が連携を図り、観光資源を生かした利用促進策の検討ということで記載されているんですけども、先ほどちょっと観光部の説明も少しありましたけども、具体的なその増加策、お考えがあるのであればお聞きしたいというふうに思っております。

また、今度三セク会社ですから、鉄道事業に関連した、何ですかって言われると僕もすぐ出てこないんですけども、関連したいろんなビジネスというのもできるような気がするんですけども、その辺の収入増加対策なんかも考えてるのであればお聞きしたいと思います。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 利用促進策などについてでございますが、三セク鉄道会社におきましては、厳しい経営が想定される中にありまして、収入増加に向けた利用促進を図ることが重要であります。沿線の観光資源の活用例といたしましては、イベント列車の運行ですとか、既存の企画乗車券はこだて旅するパスポートのような他の交通機関とも連携した周遊パスの発行などが考えられるところでございます。また、新たな観光資源の発掘ですとか、新幹線ダイヤに合わせた運行、さらには沿線住民の意識の醸成、それから住宅政策などとの連携を視野に、沿線市町とも十分に協議しながら、今後設置予定の（仮称）道南地域並行在来線利用促進協議会、この中で幅広く検討していきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** これで終わりますけども、やはり安全対策というのは、私も今回のJRさんの事故をいろいろ新聞報道で見ると、やっぱり予算、お金と切っても切れない、いろんな話あるんで、最終的にはその予算、お金の部分というのは極めて重要なのかなというふうに思ってます。冒頭、その辺の予算はきちんと確保したいということなんですけど、経営っていうのはやはりお金がないと、やっぱりその修繕費含めていろいろ投資もしづらくなると。結果していろんな問題が出てくるという状況なんで、そのためにもやっぱり収支、やっぱり健全でなければ、その安全も十分に、あってはならないことなんだけど守れなくなると思いますので、その辺の健全経営になるように最大限の努力をしていただきたいということを申し上げまして、私は終わります。

○**委員長（出村 勝彦）** ありがとうございます。

他に。それじゃあ松宮委員。

○**松宮 健治委員** 今、井田委員の話聞いてなるほどなと伺ってたんですが、ただ、先ほどの資料の

3を見ますと、三セクの役員は函館市から1人と、それから社員が1人と、2人しか出向しないんですね。で、出資の割合からいうと4.4%と、1,000万円余りというふうになってまして、いろいろまだ三セクの具体像が見えない中でいろいろ検討しても、しょせん函館との意向っていうのは、4.4%出資でどれほど通るのかなと正直言っているんです。そういう中で多分、今、課長の答弁の中で結構苦しいというか、曖昧模糊とした部分はやむを得ないと私は思っております。そういう中で、第一にはやっぱり安全運行ということですし、やっぱり函館の意向をもっと出すのであれば出資をもっと倍にふやすとかなるんでしょうけど、まあなかなかそうはいかないと思います。そういう中でも最大の努力をしていただければと思っておりますので、このやっぱり執行役員数と出資の割合からして、分相応のことしか言えないのかなと私は思っておりますので、もしそれに対して、部長、見解がありましたら、お考えを。

○**企画部長（谷口 諭）** この負担の割合につきましては、いろいろ三セクでやっていこうという中でいろいろ議論した中で、最終的にいろんな人口ですとか、財政規模とか、運行距離とかも含めまして、北海道も含めて4自治体で決定したものでありますので、それにつきましてはそのルールで、出資もそうですし、一部赤字の補填ということになるのかもしれませんが、それはそのルールでやっていきたいと思っております。ただ、確かに松宮委員おっしゃるように、出資の割合、うちは低い、北海道8割とかってなりますけれども、やはりこの鉄路で残すというのは住民の足を守るということで、それが大義名分でございますので、そういう観点では、割合は違いますけれども、我々も言いたいことはきちんと申し上げていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願いたします。

○**松宮 健治委員** 今の部長の最後の答弁を聞いてありがたいなと思って、どうしても私だと4.4%しか出資してないのに大きなこと言えないかなと思うんですが、あくまでも住民の足を守ると、安全運行をしっかりやっていただきたいということで、函館市の意向をしっかり述べていただきたいと思っております。以上です。

○**委員長（出村 勝彦）** いいですか。はい。福島委員。

○**福島 恭二委員** 一、二点ちょっとお尋ねします。

今説明聞いてたんだけど、今のような質問に対して答弁してるんだけど、責任ある答弁だというふうにとめたいんだけど、いいんだろうかな、そういう具体的にこの会社の経営内容について、安全対策だとかについて、不安だから聞いてるんだけど、そちらのほうで答弁してるんだよね。三セクの社員でもないし、会社のあれでもないんだね。そういう中で質問のやりとりなものですから、果たしてどうなのかなという、ちょっとひとつ疑問がまずあるんですよ。

あわせて、今、皆さんも当然なんだけど、これ将来20年先か30年先か、札幌開業に当たって当然現在の在来線が経営分離されると。この段階でまた第三セクターになるはずなんで、それを展望してもやはり、それに移行される段階までもやっぱりきちんとしてもらわなければ困るということもあるものですから、当然これ参考になるわけですから、心配で皆さん、きょう参加してるんだと思うんですけど、実は私もそう思っているんですけどね。中でも、いろいろ安全対策についてここに示されて報告されたけども、まさにこのとおりであって、このとおりやっていただければ、とりあえずは我々としては何も口を挟む必要はないんだけど、ただこれまでいろんなこと、理念やその考え方について示されて

はきたんですけど、当然といえば当然のことなだけけれども、なかなか実行に移してこなかったということがしばしばあったわけですから、やっぱりつまるところ、なぜそれができなかったのかという予算の問題、お金の問題になっちゃうんですね。だから安全対策というのは幾らお金をかけてもこれでいいということじゃないということもよく言われるんですけども、やっぱり現場のほうから指摘をされて、ここは今後経験上からいったら補修しなければならないという部分が結構あって、これまでもJRの問題についても聞かされるんですけども、指摘をして上層部のほうに上げているんだけど、結果的にそれは無視されたり、あるいは無視されるということは予算がないから無視されるということなだけども、そういった傾向がずっとこう続いてきて、そしてどんと大きい事故があれば初めてまた、いやその安全対策、みずからが、その幹部が責任をとるという話が最初に出ればいいんだけど、そうではなくて、調査してからどうのこうのとなつてね、つまるところやっぱり現場の対応が悪いということになってくるのがこれまでの傾向なんですよ。それではまずいんでね、やっぱりこうやってきちんと決めた以上はそのとおりにやっていただくということは当然であり、かつまたそれを実行させるための組織体制というものをきちんとしてもらうのは当然なだけけれども、中でもこの報告された中で特にちょっと気になったのは、今まで整備部門でも何でも下請け業者とか委託業者とか、安上がりのそういうところにやってきたと。ところが今の報告からすると、今度基本的な部分というんですか、安全対策としてその部分は直営でやると。その他は委託をするという、こういう二段構えの話が随所にあったんですけども、それは当然今までの反省の上に立ってそういうことをやろうというふうに考えたんだと思うんですよ。それは結構なことなんでね、ぜひやっぱりそういうことをきちんとやってほしいなど。これは結果的に、今までのJRの事故を踏まえて、その教訓の上に立ってこういった考え方をつくったものなのか、その辺のことについてどういうふうに聞いているか、ちょっと気になったものですかからお尋ねしたいなど。

それから、この文書の中にとか、この確認の中にJR貨物のことというのはあまり触れられてないんですよ。JR貨物がどういう形で参加するのか。あるいは、JR貨物を運行するに当たってどういうふうなことをJR貨物に依頼してるのか、連携をとろうとしているのか。この辺について何もこの具体的な報告がないんだけど、あわせてその辺もちょっとお尋ねしたいなどと思ってます。

○企画部長（谷口 諭） 今、御質問3点ございましたので、まず1点目は私のほうからお答えさせていただきます。

本日説明させていただきました安全方針ですとか、経営計画の案ですけども、これはもうすでに他県で運行されております三セクもいろいろ参考にさせていただきましたし、あとは北海道が大体中心となってJRさんとも協議してきて、いろいろ積み上げてきたものの取りまとめたものでございます。当然、北海道が中心になってJRさんとお話はしてるんですけども、私どもこの経営計画、いろいろその案を示すに当たっても、その前の幹事会ですとか、あるいは協議会で事前に北海道とも十分お話し合いをした上で今回示しているものでありまして、いろいろ先ほども御答弁させていただいた内容につきましては、当然北海道のほうにも確認をしておりますし、北海道のほうでも特別委員会なり、他の自治体でもいろいろやりとりはされているわけですけども、その辺の形、いずれ三セクが引き継いで経営でやっていくことになるんですが、その辺のことはきちんと整合をとった上でお答えをさせていただいて

いるものでございますので、確かに私どもはまだ今の段階で三セクできてない段階での発言ではありませんけれども、その辺はきちんと三セクのほうで引き継いでいくといたしますか、踏襲していきます。そういう形になっているものでございます。

2点目、3点目のほうは、ちょっと課長のほうからお答えさせていただきます。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 安全対策についての対応についての御質問でございました。

安全対策につきましては、予算のお話もありましたけれども、当然安全対策のためには予算の確保というものが重要でありますので、その辺の対応についてはきっちり三セク会社としてもやっていく必要があるものというふうに考えております。

直営での整備というところでございますが、これはこれまでJR北海道の事故、事業改善命令、監督命令も受けておりました、いろいろJR北海道としてもその辺の対応についてはやられているところでございます。そうした中で、JR北海道ともいろいろ協議しながら、どういう形で修繕等をやっていくべきか、いくのがいいのかということと、いろいろ協議しながら、今こういう形で日常的な点検については基本的には直営でということで、それからそれ以外の大規模修繕に関しては外部が、外注をするというような取り組みをしているところでございます。

それからJR貨物のかかわりにつきましては、当然三セク、江差線、この経営区間についてはJR貨物が運行する区間でありますので、その運行に関する協議ですとか、そういったものを進めているところでございます。負担につきましても、貨物の走行割合に応じて線路使用料が入る見込みでございますので、そういったことも踏まえてJR北海道ともいろいろ協議をしていると、開業に向けて協議をしているという状況でございます。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 予算のこと、あるいは安全面のことについてはきちんとこちらからも、我々のこういった意見も届けるというようなことでは当然のことなんでしょう、そしてぜひお願いしたいんですけども、やっぱり安全対策は、少なくとも今報告されたことだけを考えれば、最低JRさんの取り組もうとしているものと遜色ないと、最低でもそうだというふうに受けとめるんですね。少なくともというか、そういうことなんでしょう、これを上回るような、JRを上回るような特別な対策があるというふうに思っているんですけども、あるならちょっと報告していただきたいけども、第三セクターとしてはどこにもない、安全対策というものはこういうことを強調したいということがあれば報告してもらいたいけども、最低はそういうことに基づいているんだろうと。それはとりもなおさず今日までのいろんな事故が起きたその教訓を踏まえて対策されてるんだろうと思うんで、そういうことであればそれなりに評価をしたいと思うんです、当然のこととして。よく言われているように、教訓を生かさない企業は未来がないと言われるように、やっぱりきちんと教訓を生かしてもらわなければ困るんですけども、中でもその下請け、孫請けみたいな、いわゆる下請け会社に依頼するという部分が、これまで結構JRのものもあったんですよ。しかし、さまざまな問題が起きた。高く委託をしてバックマーゲンを取るだとか、さまざまな問題起きましたよね。これはやっぱり、下請けであるがゆえにそういったことが起きやすいということもあるし、我々も常にこの安全対策の問題を議論するときには、やっぱり安全対策の部分だけは少なくて

も直営社員、あるいは直営でやるべきだと、随分主張してきたことがあったんだけど、必ずしもこの100%そういうふうにならない点が現在もあるんだけど、それはそれで残念なことだけど、しかし結果が、事故が起きれば、そういった面もやっぱり意識的な問題では指摘せざるを得ないですよ、やっぱりね。そこの正社員っていうのと、あるいはそこの正職員というか、の職員と、やっぱりそれを下請けに働いてる職員の意識の違いというものやっぱりあるんですね、どうしてもね。しかもそれが結果として財源の問題、いわゆる資金の問題で安く、安上がりの結果を求めるものですから、だからそこで手抜きをしようと思わなくても、必然的にいつのまにか手抜きになっちゃうんだ、結果的にね。先ほど言ったように、そういった教訓の上に立ってやっているとすれば、現場からのそういった指摘に対して的確に対応するんだというようなことが、これを見た限りではどうも読み取れないですよ。的確に迅速に対応はするということが文言としてあるけれども、実際にそういう場面が結構これまであったんですよ。だから、そういった意味からすると、組織機構図を見ても、そういうようなことも伝わるのかなと、対策が簡単にできるのかなと。できるようなシステムになったんだなと思いたいんだけど、やっぱり改めてそこはきちんとこれまでの教訓からすると、してほしいなと。十分に伝えてほしいなというふうに思うんです。大沼の脱線事故の問題だって、水が出て、恐らく少し増水すれば、これがあふれて線路に行くだろうという想定もあったみたいなんですね。ところが結果的に予算の問題で、まあそんなに来ないだろう、来年なんて、一、二年待っても大丈夫だろうとやった結果、次の年にああいうふうにあふれて、結果的にああいった事故につながったと、こういう経過なんですね。予想されるようなことについての的確にやっぱり対応するということがなければだめなはずなんだけれども、残念ながらそういう結果を招いてしまったと。そういった教訓から全てこういった対策が立てられたと思うときに、もっとその辺も含めてこうしたんだという説得力ある報告も欲しいし、対策もしてほしいなというふうに思うんです。特に、言おうとするのは、貨物列車の問題なんだけれど、貨物は御承知のとおり旅客列車と違って重量がかなりかかるものだから、特にこれまでの在来線については路盤がかなり緩んでるということもあるということも、そして枕木の問題についても、木造からコンクリートに変えるというようなことなどもあったようだけれども、やっぱり重量があるものだから、貨物が走ることによって路盤がよく傷むんだということも定説としてこれ言われてるんですよ。ということなどを考えれば、貨物の重量が一定程度に、できるのかどうかは別として、やっぱり走れば走るほど旅客列車よりは傷みが激しいという、そういった点も考えてその使用料なり、あるいはその対策も含めて考えられてきたものなのかどうなのか。そういうことも少し明確にしてもらいたいなと思ったものですから、ちょっとお尋ねしてるんですけども、その辺の協議というんですかね、話し合いもなされたのかどうかちょっとお尋ねしたいと思ってます。

○企画部長（谷口 諭） まず、安全対策の面につきましては、今般、先ほど課長からも答弁させていただきましたが、JR北海道さんが一連の事態を受けていろんな国のほうからも改善措置の命令等も受けまして、それに対していろいろ対応なさっているということも踏まえてのこととございまして、先ほど説明しました基本合意につきましても、ほかのところの三セクではない形で、支援内容のほかに、特に安全運行体制の構築という点でも今回JRさんとも合意をしてるということで、その辺はやっぱり重点的に重きを置いて対応してきたものでございます。やはり三セクに移行、新たに始めるといいますと、

今までJRさんが運行してきた区間の施設を譲り受けて、車両も譲り受けて、それで運行していくわけですので、当然、JRさんに頼るというよりも、JRさんと連携しながらやっていかなきゃならないという部分も多くありますので、検査の部分もいろいろ協議した上で、可能なものは直営にして、それ以外のものは外注にしようということになりましたので、今言ったこと、経営の理念の1番目にも安全運行というのをまず掲げておりますので、そういう視点でまずやっていきたいというふうに思います。

それから、JR貨物の件につきましては、今福島委員おっしゃったように、確かに重量が重いということで、これはこれまでの例でもいわゆるJR貨物は第二種鉄道事業者で線路をお借りして運行してるわけですから、当然その線路の所有者に使用料を払うということで、当然普通の客車よりも重い重量で、その運行によって線路が傷むということですので、国とのルールでもその重量に応じて使用料を払うと、加算的に払うということで、そういうルールにはなっておりますので、きちんとそれに基づいてお話し合いもしてあって、使用料としてはいただいてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 当然そういうことなんだろうなと思うんだけど、あまり具体的にそういったことをお聞きされていないものだからちょっとお尋ねしたんだけど、ぜひひとつその点でお願いしたいなと思うんです。ともあれ、これまではJRという会社がきちんとその辺の整備、補修もやってきたということなんだけど、今度第三セクターとなってくると、やっぱりそれぞれの負担を得て設立される会社ですから、やっぱり財政的にも脆弱な会社になるわけですから、だからそういう点でより安全を高めるという、安全性を高めるとすれば、お金の問題とは不可分だけど、やっぱり与えられた範疇の中でより安全性を高めるということは、いつの時代でも必要で三セクになったとしても必要なことですから、最終的に、少なくともそういったJR貨物さんのような存在は、やっぱりできるだけ費用がかからないような、安全対策に協力していただくようなこともぜひ必要なものですから、要請をしておくべき課題だと思うんですね。やってみないとわからないって問題もありますけども、皆さんの報告されたことを良として見守りたいと思いますので、くれぐれもひとつ事故のないように安全対策を強化して、意識改革をしながら安全に運行していただきたいということを要望して、とりあえず終わります。

○**委員長（出村 勝彦）** はい、ありがとうございました。

他に。本間委員。

○**本間 勝美委員** そんなに長くなりません。何点か質問したいと思います。

4月9日配付の資料の1—2の15ページに、トンネルと橋梁という項目がありまして、そこにトンネル名とか橋梁名とか書かれています。橋梁に関しては20メートル以上の橋梁について明記されてるんですけども、ちょっとこの完成した年を眺めてましたら、昭和4年に完成した橋梁というものが2つあるんですね。随分古い橋梁だなと思ってまして、築85年くらいですかね。まあ結構、構造的には丈夫にできてるんでしょうけども、古い橋梁だということで、先ほど答弁がありました、修繕についてはしっかりと第三セクター鉄道が設立までにJR北海道がしっかりと修繕を行っていくということなんですけども、逆にどの程度の修繕なのか。今現状見た感じで修繕しなくても、今後5年ないし10年後に大規模な修繕が必要になるということも、今の現段階では大丈夫かもしれないけども、今後のことを考えたらそういうことも想定されるんじゃないかなと思うんですよね。そうなった場合には、相当な費用がかかる

こともちょっと予測されるんじゃないかなと思ひまして、全国的に先行して開業してる第三セクターのところで、そのような問題が発生していないのか。今してなくても対応としてこんなことは考えてるよということがもしあれば、わかればちょっと教えてほしいんですけども。お願いします。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 本間委員から御質問でございまして、主な橋梁のうち昭和4年に建設されたものが2つございます。この修繕に当たりましては、国の省令に基づきまして2年に1回定期検査を行っている状況でございまして、何かこうその辺指摘があったときには詳細な検査を再度実施してるという状況でございまして、今のその状況に基づきますと、特に大きな修繕が必要なものがあるというふうにはお聞きしているところではございません。それから、万が一の場合における対策というところでいきますと、列車や土木構造物を対象といたします損害保険、こういったものに加わってございまして、また国の災害復旧の補助金等の活用なども検討しているというところでございまして、以上でございまして。

○**本間 勝美委員** 損害保険に加わっているよ。あと国の災害復旧補助ということも想定してるということで、少しは安心しました。

それで、5月16日配付の経営計画の資料の2—2の将来の需要予測というところなんですけども、現在考えられている将来の需要予測なんですけども、これ見る限りでは現状の五稜郭—木古内間の輸送実績に基づいてつくられているんだらうなというふうには判断してるんですけども、この沿線の人口は将来的には大きく、北斗市の沿線はそんなに人口減少しないのかなと思うんですが、上磯駅から木古内駅にかけての沿線人口が大幅に減少するよ。現状でも、これ輸送実績見ると、相当上磯から木古内の間の需要実績、非常に低いなというふうに思ってるんですけども、今後やっぱりこの第三セクター鉄道が設立して、大きく、現状でも赤字なんだけども、これ以上に赤字を膨らまさないためにも、やはり列車に乗っていただく方をふやしていかなければならないのかなと、そういう取り組みしていかなきゃならないのかなと思うんですよね。で、函館市も企業局があつて路面電車を運行してるんですが、路面電車は幸いなことに観光の方がたくさん乗ってくれているということで、毎年、今の時期もたくさんの、市民以上に日中であれば観光客が乗ってるんじゃないかなと思います。そういうこと考えると、第三セクター鉄道の五稜郭—木古内間も、函館—木古内の間のところで、やっぱり観光客をどう取り込んでいくのかというところが非常に大事じゃないのかなというふうに思ってるんですよね。で、この経営計画を見ると、なかなかそこまでは触れられていないんですけども、この辺なんかどういふような議論されてるのか、されてないのかも含めて、ちょっともしわかれば教えてほしいです。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** ただいま御指摘ありましたとおり、三セク鉄道会社にとりましても、将来の需要予測を見ますと相当厳しい経営が予想されるところでございまして。特に利用の少ない木古内から上磯、その間につきましては利用の増加策というものが必要になってくるというふうにご考えているところでございまして、具体的には先ほど申し上げました道南地域並行在来線利用促進協議会、今後設置されますけれども、その中で利用促進に向けた取り組みということで幅広く議論していきたいというふうにご考えているところでございまして、沿線住民だけではなくて、観光客の利用というものも重要になってまいりますので、例えば新幹線ダイヤにあわせたものですか、連携した切符ですとか、そういったものも考えられますので、その利用促進協議会の中でもこういった利用促進策が可

能かどうか議論していきたいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** 5月11日付で江差線の木古内―江差間が廃止になって、私は5月6日にさよなら江差線の列車に乗ってきたんですね。あの沿線の景色をちょっと眺めてきたんですけども、ちょっと海側が非常にオーシャンビューと言いましようかね、非常に景色がよくて、帰りは木古内駅で、あそこはアクセスが非常に悪いんですね、1時間待たされるんですよ。で、みんな待ってられないので、接続のスーパー白鳥で函館に帰るんですけど、帰りはスーパー白鳥を利用して帰りましたら、白人の外国人の観光客とかいろんな人が津軽海峡の景色を見てすごい感動してて、結構みんな写真撮影してたんですけども、本当に木古内―函館間の特にその海側の景色って非常に、恐らく日本でも有数の景色じゃないのかなというふうに思うんですね。で、1月にたまたま私、伊豆半島のほうで、あれは民間の鉄道ですかね、伊豆線ですけど、伊豆急ですね、たまたま乗った列車が黒船列車というものに、たまたま偶然聞きました、普通列車なので乗れるんですけども、ちょうど海岸沿いに、海岸に向かった座席があるんですね、座席。それ座ると、ずっと海を見て行けるというふうなつくりになってるんです。なので、今後第三セクター鉄道が開設というか、その前にやらなきゃならない問題かもしれませんが、ちょっとしたその改造、椅子の向きを変えとかっていうことで、観光需要も取り込めるような、そういった列車に改造できると思いますので、そういったこともぜひやってほしいなと思ってます。これちょっと要望です。

あと2点ぐらいあります。

出資金の考え方なんですけども、企業出資も今後求めていくよということなんですけども、今考えているのが民間からの出資は18%程度で約1億円を見込んでいるよということなんですけども、恐らく函館、道南の企業のほかに全国区の企業にも出資をお願いをしていくのではないかなと思ってるんですけども、資本金は幾らあってもいいと思うんですね。民間企業からどんどん出資ができるような形になればいいのかなと思うんですけども、これ法律的にできるかどうかちょっとわかりませんが、ちょっと聞きたいんですけども、この第三セクター鉄道が、JR北海道から第三セクターになるんですが、例えばJR東日本さんって相当在来線のイベント列車とか相当ノウハウがあるのかなと思います。五能線で走っているリゾート白神だとか、あと最近では八戸線で在来線を使ったレストラン列車等々のイベント列車を走らせて成功している事例があるんですが、例えばその民間企業の中にJR東日本が入るっていうことは法律的、制度的に可能なものかどうかなんですよね。もし仮にJR東日本さんに企業出資してもらって、経営ノウハウも含めて、中に入ってもらって、今の木古内―五稜郭間のこの第三セクターの観光面での強化を図っていくということも考えられるんじゃないかなと思ってるんですけども、そういうことが可能かどうかちょっと、もしわかれば教えてください。

○**企画部長（谷口 諭）** 現在整備新幹線のルールでは、いわゆる並行在来線に当たる区間というのはJRの経営から分離ということが大原則になってまして、確かにこの区間はJR北海道という東日本とは違う会社の区間でありまして、今回分離に当たっては当然JR北海道は資本参画はできないということで、いろんな支援という形で協力は仰ぐんですけども、今、東日本からのということで、確かにグループ会社であって経営主体は違うとは思いますが、ただ今、全国にそういう例もあまり、あまりというか

聞いてはおりませんし、多分そのJRの経営から分離するんだということが大原則になれば、それはなかなか会社が別だとしても難しいのではないかなと、今ちょっとはつきりはわかりませんが、そうは考えています。

以上でございます。

○本間 勝美委員 まだわからない面があって、もしかすると可能かもしれないということなんですけどね。いや、もしそれが可能であれば、すごい素晴らしいことかなと思いますので、ちょっとその辺ですね、ぜひ調査していただきたいと思います。

最後に木古内―五稜郭、函館まで含めて、この区間は通勤、通学に多く利用されてる区間が現状だと思うんですが、特に朝8時前後、函館駅前に立つと函館駅からたくさんの高校生たちが降りてきて、駅前の電停に向かいます。恐らく西高校に通う生徒さんかなと思うんですよね。七飯方面からかもしれませんが、上磯方面からも来てるんじゃないかなと思うんですよね。それで運賃のことなんですけど、やはり木古内、上磯駅を使っていて函館まで来る高校生、逆に函館から、函館駅ないし五稜郭駅から乗って上磯高校や函館水産高校、七重浜駅のすぐ近くなので、それで高校生の利用負担、今後第三セクターになると大きく運賃が上昇するということで今言われてますので、そういった高校生たちの負担軽減を図るために積極的に、やはりその函館市民も利用している、その高校生たちが利用されている路線ということもあるので、函館市行政としてはしっかりその高校生たちの運賃上昇を和らげるために、ちょっと頑張って努力してほしいと思うんですが、ちょっといかがですか。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 高校生の通学の料金という御質問でございます。

今、普通乗車券につきましては1.3倍程度の値上げを予定してるところでございます。基本的に通学定期につきましても1.3倍の料金値上げをベースとして、五稜郭から函館まで乗り継ぐ場合につきましては、JR、それから三セク側が、双方が割り引くという状況でございます。ただ、今のところ現行の運賃よりも値上げになる予定でございますが、会社としての経営という部分もありますので、そういった高校生の利便、そういったものも一方ではありますので、そういった面も含めながら今後具体的な料金につきましてJR北海道とも協議してまいりたいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○本間 勝美委員 以上です。

○委員長（出村 勝彦） いいですか。そしたら藤井委員。

○藤井 辰吉委員 今、本間委員がおっしゃった内容にちょっと概念的にかぶるところがあるんですけども、まずJRさんとの基本合意の中の、今もお話の中に何回か出てきてたんですが、経営分離までの間に必要な検査と修繕を確実に実施するということなんですけれども、先ほど本間委員がおっしゃったように、時期が経営分離の時期に近づいてから何かしらのほころびというか、事故等でまた課題が浮上する可能性があります。で、その検査に対して、その検査と修繕の項目というのが、JRが独自に定めて検査するっていうのであれば、この辺までは調べたから大丈夫ですっていうふうに言ってくるかとは思いますが、実はこの検査と修繕項目に関しては、安全管理アドバイザー会議のほうで要請事項の検討などがあります。ですので、JRが大丈夫だと言っても、安全管理アドバイザー会議のほうから、いやいや大丈夫じゃないでしょうと、そこは1回全部調べてくださいという要請が来た

とします。そうした場合、経営分離のタイミングで大規模なその検査とか、あるいは大規模な修繕がかぶった場合、間に合わなくなることが想定されます。で、そうなった場合なんですけれども、安全の管理が、まだ十分に検査、修繕されていないから、その運行を全部、検査と修繕が完了するまで経営をストップしてしまうのか、もしくは先ほど部長おっしゃってたように、市民の足としての重要な役割を果たしているの、経営自体、運行自体はするけれども、その直前に出てきた検査と修繕が完了するまでは、この経営分離の期限が過ぎてしまっているけれども、JRの責任において事故が起こった場合、JRの責任において検査、修繕が終わるまでは見るのか。もしくは、完全に経営分離の時期が来たと同時に、その辺も第三セクターの責任として事故の責任を負うのかということに関しての合意がなされているかどうかをお伺いしたいと思います。

○**企画部長（谷口 諭）** 新幹線の開業のときに分離するということですので、まずその分離は分離になると思います。で、新幹線開業のときに三セク鉄道会社が運行するということになると思います。それで、JRが基本的に合意したのは経営分離までに必要な対策等を実施するということになっておりますが、例えば平成24年の貨物列車の脱線事故というのは、まだ国のほうの調査結果が出ておりません。合意文書の中でも、今後示される調査結果に基づき云々ってなってますので、その時期がわからない形で、いつ示されるか、例えば必要な対策がどのぐらいになるかわからないという中では、一応北海道のほうにも確認しておりますのは、いわゆるその他のほうで別途協議するというふうになっておりますので、当然貨物列車にはこういう原因でこういう措置が必要だとなされれば、それはJRさんの責任においてきちんとやっていただくと、経営分離においてもですね、そういうことは北海道と国と話しているところでございます。それはまあ別途協議ということになっておりますので。

○**藤井 辰吉委員** はい、ありがとうございます。

今、お聞きした段階では経営分離した後でもまだ残っている部分に関してはJRさんの責任のもとでしっかりと検査、修繕を完了させてもらいたいというところで、このその他の事項に上げられてる定めのない事項または疑義が生じた事項についてはその都度、道、JR及び三セク鉄道会社間で協議するという段階であるということ、これは今、協議の内容に上がってる最中ということですよ。でありますたら責任の所在がその協議のもとではっきりするかと思いますので、私としては納得です。ありがとうございます。（「あとよろしいですか」と委員長）はい、以上です。

○**委員長（出村 勝彦）** 他にございませんね。

それでは、発言を終結いたします。

理事者におきましては、本件について本日の議論を踏まえ、今後の対応を進めていただくようお願いいたします。

それでは、ここで理事者は御退室願います。

（企画部退室）

○**委員長（出村 勝彦）** それでは次に、新幹線開業に向けてのイベントについての調査を行います。

資料の説明を受けるため、ここで理事者の出席を求めます。

（企画部新幹線開業イベントプロジェクトチーム入室）

○**委員長（出村 勝彦）** それでは、理事者より資料の説明をお願いします。

○企画部参事1級（小林 良一） それでは、私のほうから新幹線開業記念イベントにつきまして説明をさせていただきます。

5月19日に市、経済界などで構成いたします函館市新幹線開業記念イベントの実行委員会の総会が開催をされまして、開業イベントにつきまして協議をされたところでございます。

表紙をお開きをいただきたいと思います。開業記念イベントの考え方でございますが、ことし1月、本特別委員会に配付をさせていただきました開業記念イベントの考え方と同様でございまして、北海道新幹線の開業は広く北海道全域においてさまざまな分野で多大な波及効果が期待されており、この好機を地域振興につなげていくためには、各種イベントの取り組みも重要になりますことから、開業記念イベントといたしまして、開業前、開業時、開業後の大きく3つのイベントを開催し、開業気運の醸成を図り、あわせて賑わいを創出するとともに地域の魅力を広く全国に発信をし、新幹線を利用した誘客を促進するなど交流人口の拡大を図っていこうとするものでございます。

2つ目の開業前イベントの開催についてでございますが、平成26年度、平成27年度の2カ年にわたりまして節目の時期に開業記念イベントを開催し、開業気運の一層の醸成を図り、開業時、開業後の賑わいの創出につなげようとするものでございます。平成26年度は、開業記念キックオフイベントと開業1年前カウントダウンイベントを開催いたしまして、キックオフイベントでは開業記念イベントの開始を宣言いたしますとともに、市民参加型のイベントを開催をし、北海道新幹線の開業を広く市民にPRし、またカウントダウンイベントでは来函者を歓迎し、開業をPRいたしますとともに、新幹線で結ばれる東北、関東地域をテーマとしたイベントを開催し、市民気運の醸成を図っていこうとするものでございます。この2つのイベントにつきましては、こうしたコンセプトのもとで実行委員会の設立準備会においてプロポーザルを実施し、民間事業者から事業提案をいただき、先の実行委員会におきまして事業者を株式会社北海道電通に決定をいたしましたところでございます。

お手数でございますが、そのページから2ページおめくりをいただきたいと思います。別紙1、開業記念イベントの事業提案でございます。ことし10月11日、12日に五稜郭公園、そして五稜郭タワーのアトリウムを会場に函館の未来を担う子どもたちが五稜郭に集う2日間として、親子連れを中心に広く市民が参加できるイベントを開催してまいります。新幹線の走る風景を半年かけて制作するジオラマプロジェクト、新幹線のクラフトづくり、プラレールや新幹線PRパネルコーナーの設置、そして新幹線を題材としたクイズ大会やスタンプラリー、ミニ新幹線など、新幹線ランドの配置などによりまして、親子連れで楽しみながら新幹線への理解を深めていただきたいと思いますと考えているところでございます。

また次のページ、別紙2でございます。開業1年前のカウントダウンイベントでございますが、来年3月28日、29日に函館駅に市民と観光客がともに集う2日間として、新幹線で結ばれます東北、関東地域の食や観光をテーマとしたイベントを開催してまいります。駅前広場におきましてカウントダウンセレモニーの実施、そして南東北、北関東、そして道南のグルメや駅弁を集めたコーナーや観光PRコーナーの設置、そして道南の郷土芸能による来函者の出迎えなどのステージイベント、また函館駅構内ではジオラマの完成披露やPRアイテムの展示、こども電車教室などに取り組むほか、駅前ジャック、そして駅ナカジャックとして駅周辺ビルへの看板や懸垂幕の掲示、駅構内へのポスターや横断幕などの掲示により開業気運を高めていくこととしているところでございます。

お手数ですが1ページにお戻りをいただきたいと思います。参考として記載をしてございますが、青函ツインシティ提携25周年記念実行委員会が主催し、青森市の観光や物産をテーマとした新幹線開業記念イベントを11月29日、30日の両日に金森ホールを会場に開催する予定となっております。

2ページをご覧をいただきたいと思います。平成27年度におきましては、開業300日前、そして200日前のカウントダウンイベントをそれぞれ6月と9月に開催し、新幹線の開業をPRいたしますとともに、一層の市民意識の醸成を図ってまいりたいと考えてございます。また、北海道新幹線の開業100日前のカウントダウンイベントでございますが、12月に予定されますことから、クリスマスファンタジーと連携を図りながら、来函者をお迎えするとともに、東北地域をテーマとしたイベントを開催するなど、市民が新幹線の開業を実感できるような取り組みを進めてまいりたいと考えているところでございます。

3の開業日のイベントでございます。平成27年度末、平成28年3月に予定されております開業日には、開業式典などの各種セレモニーが行われますことから、関係機関とも調整を図りながらイベントを開催し、北海道新幹線の開業をお祝いいたしますとともに、市を挙げて来函者をお迎えしてまいりたいと考えております。北海道から九州まで新幹線で結ばれますことから、北海道、そして本州、九州の新幹線沿線地域をテーマとしたイベントを開催するなど、賑わいを創出して北海道新幹線の開業を広くPRいたしますとともに、本市の魅力为全国に向けて発信してまいりたいと考えてございます。なお、開業日の3月でございますけれども、雪や風、寒さなどの気候を考えますと、屋外での大きなイベントはあまり適さない時期でございます。こうしたことから、4の開業後イベントをメインのイベントとして取り組むこととしたいと。道内各地域の食や観光をテーマとしたイベントやまちの賑わいを創出するイベントを開催して、来函者をお迎えいたしますとともに、本市はもとより北海道各地域の魅力を広く全国に発信をしてまいりたいと。新幹線を利用した誘客を促進するなど、交流人口の拡大を図ってまいりたいと考えてございます。なお、開催時期につきましては、青函のデスティネーションキャンペーンが7月から9月に予定されているということもお聞きしておりますので、そうした取り組みとも連携を図りながら、平成28年7月に函館駅周辺、グリーンプラザなどを会場に開催をしてまいりたいと考えております。

なお、平成27年度の開業前300、200、100日前のカウントダウンイベント、そして開業日イベント、平成28年度の開業後イベントは、ただいま説明をさせていただきました考え方を基本にプロポーザルを実施をいたしまして、具体の事業内容につきましては企画提案を募り、開催をしてまいりたいと考えてございますが、その準備期間、あるいは広告の期間を考えますと、今年度中にも事業者の選定について検討していくことが必要になるものと考えているところでございます。

5のその他でございます。こちらは市の事業でございます。新幹線ラッピング電車・路線バスの運行でございますが、ことし10月を目途に今、北海道新幹線車両H5系の外観デザインを模してラッピングした市電、路線バスをそれぞれ1台ずつ運行してまいりたいと考えているところでございます。また、市の公式観光情報サイトの「はこぶら」に、新幹線特設サイトを開設いたしまして、開業記念イベント情報などを広く発信してまいりたいと考えてございます。

以上、新幹線開業イベントの取り組みにつきまして御説明をさせていただきました。どうぞよろしくお願いをいたします。

○委員長（出村 勝彦） 本件について、発言ございますか。よろしいですか。そしたら、進めさせてい

たきます。井田委員、どうぞ。

○井田 範行委員 1個だけ聞きたいんですけども、内容じゃなくて、私の受けとめは遅くとも平成27年度末という、頭にはずっと残ってるんですけども、先ほど言われたのは平成28年3月。開業日はもう決まったというイメージでいいんですか。で、この日数も、300日前、200日前。年度末ということで確定したのかどうかだけ確認させてください。

○企画部参事1級(小林 良一) 新幹線の開業につきましては、御指摘がございましたとおり、平成28年3月まで、3月中に、年度末までに開業するというございます。で、こちら300日前、200日前というのは、遅くともということで、3月31日を起算としてございます。なおその新幹線の開業日につきましては、これまでの例を拝見していきますと、概ね6カ月くらい前に明らかになってくるということでございますので、例えば100日前の時点になりますと、その開業日を目指した日にち設定ということで取り組ませていただく形になると思っております。

以上ございます。

○井田 範行委員 終わります。

○委員長(出村 勝彦) はい、ありがとうございます。他にございませんね。

それでは、発言を終結いたします。

それでは、ここで理事者は御退室願います。

(企画部新幹線開業イベントプロジェクトチーム退室)

○委員長(出村 勝彦) ここで私から1点、資料の2ページ、最下段の市民参加型の取り組みについてですが、先ほどプロジェクトチームから開業記念キックオフイベントや開業1年前、300日前、200日前、100日前の各カウントダウンイベント、さらには開業日イベントや開業後イベントなど、開業に向けた気運の醸成、また開業時、開業後の賑わいの創出を図る各種取り組みについて、理事者からる説明をいただきました。また皆様御承知のとおり、北海道新幹線開業カウントダウンボードが市役所の正面玄関を初め各所に設置されるなど、市民の皆様にもいよいよ開業に向けた動きが感じられるようになってまいりました。今後もさまざまな取り組みが進められていくものと思いますが、適宜皆様にも情報提供をしていきたいと思っておりますので、よろしく願います。

それでは、以上で本日の調査を終了いたします。

最後にその他ですが、まず私から1点、閉会中継続調査の本会議での報告については、これまでの協議の内容を踏まえて作成したいと思っておりますが、その内容につきましては委員長に一任願いたいと思っております。これに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長(出村 勝彦) 異議がありませんので、そのように決定いたしました。

他に各委員から何かございますか。福島委員。

○福島 恭二委員 これは、このままでいいの。

○委員長(出村 勝彦) 今の質問にお答えします。

次回にやったところとやらないところと分けて、わかりやすく説明したいと思っておりますが、よろしゅうございますか。(「次回」と福島委員) 次回、はい。

それでは本日はこれもちまして散会いたします。
御苦労さまでした。

午後 0 時01分散会