

午前10時02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北斗駅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、本日の調査の進め方でございますが、2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、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、本日7月11日付で配付されましたJR北海道との追加合意についてにかかわる調査を行い、次に2点目として、当委員会の調査項目にかかわりまして、これまで調査してまいりましたきょう現在までの内容を整理するとともに、今後調査あるいは再調査すべき項目について協議、確認してまいりたいと考えておりますが、このような進め方でよろしいでしょうか。

（「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、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、第三セクターの鉄道にかかわりまして、JR北海道との追加合意につきまして説明をさせていただきます。

文言の修正等もありまして、資料の配付がきょう、委員会当日となってしまいまして申しわけございませんでした。資料の説明に入ります前に、これまでの経過を若干申し上げますが、新幹線開業に伴いJR北海道から経営分離される江差線、五稜郭・木古内間を運行する第三セクターの設立に向けまして、ことしの4月ですが、同社との間においてJR北海道が経営分離前までに万全の安全体制を構築することなどを基本合意しておりましたけれども、去る6月22日に江差線、札苅駅の構内ですけれども、貨物列車の脱線事故が発生したところであります。経営分離されてる区間では2年前の2回の脱線事故に続いて3回目となるものでございますが、現在運輸安全委員会の調査は始まっておりますが、相当の時間を要するという事も想定される中、大きな不安を抱えたまま第三セクターの会社設立をするということにはならないということで、三セクの協議会としまして北海道を中心にJR北海道側とその対応につきまして勢力的に調整を行ってきたところであります。

それでは、資料の説明に入ります。JR北海道との追加合意についてですが、まず基本的な考え方としまして、本年4月、JR北海道との間においてJR北海道が経営分離前までに万全の安全体制を構築することなどを基本合意しているが、このたび経営分離予定区間で3度目となる貨物列車の脱線事故が発生した。このため三セク鉄道会社として大きなリスクを抱えたままの状態です。JR北海道から鉄道資産

を引き受け運行することはできないと考えてあり、現在 J R 北海道と追加合意について協議を行っているというところでございます。

次に、J R 北海道との追加合意の具体的な内容でございますが、まず 1 つ目としまして、第三者機関による調査・点検の実施で、J R 北海道は運輸安全委員会の調査結果を待つことなく、第三者機関による調査を行うということでございますが、ここで言います第三者委員会といいますのは、公益財団法人の鉄道総合技術研究所でありまして、ここに調査をお願いするというのは J R 側でももう既に表明をしているところでございます。

それから 2 つ目ですが、J R 北海道は全区間、経営分離される全区間について第三者機関により緊急的に徹底した軌道状態の点検を行い、その結果に基づいて必要な整備を行うということでございます。

それから 3 つ目、運輸安全委員会の調査結果で求められた抜本的な対策の実施ということですが、運輸安全委員会の公表した調査結果において J R 北海道の過失が認められた場合、J R 北海道は速やかに対策を実施することとし、対策が同様の曲線区間にも適用となる場合には J R 北海道が対策を実施する。それからまた、J R 北海道の過失が経営分離後に判明した場合であっても同様の対策は J R 北海道が実施する。なお、経営分離後であっても、調査の結果、運輸安全委員会から求められた対策が講じられるまでは暫定措置に伴う維持管理の増加費用は J R 北海道が負担するというものでございますが、ここで言う暫定措置といいますのは、例えば脱線防止のための今もやっておりますガードレールの設置や、それから J R 側では整備基準値と言いまして、例えばレールの軌間、レールの間ですね、軌間、それから高低差などで一定の基準を設けておりまして、その基準を超えたら補修をするというルールになってるんですが、それを現在厳格化している状況でございますが、それをやりますと当然追加費用というものにかかるわけございまして、その分は、抜本的な対策が講じられるまでの間の追加費用分は J R に負担していただくという内容のものでございます。

それから最後 4 点目ですが、新たな事故発生時の費用負担ということで、三セク鉄道会社の開業後、運輸安全委員会の調査結果において求められた J R 北海道の過失に起因する対策が講じられるまでの間に同様の脱線事故が発生した場合、その線路の復旧は、明らかに J R 北海道の過失ではないと認められる場合を除いて J R 北海道の負担により実施した上で、原因が究明された後、関係者間で精算を行うということで、いわゆるきちんとした対策が、経営分離後であってもきちんとした対策がなされる前に、万が一また同じような脱線事故があった場合には J R 北海道のほうで、まずはその線路復旧を実施、いわゆる費用立替といいますか、していただくということで、その原因が究明された後に例えば J R 北海道のほうから貨物にも費用負担があるといった場合には、その結果が出た後に原因者間で精算をするという内容のものでございます。

以上の内容につきましては、J R 北海道側とは大筋合意をしているものであります。これらの内容につきましては、来週 15 日なんですけど、三セク協議会が予定をされておりまして、その場で議論されることになっておりますけれども、私ども市としましては、現時点で考えられる対応としては妥当であるというふうに判断し、会議に臨みたいというふうに考えております。

それから、J R 北海道で最終その万全な安全対策を講じていくためには、まずその運輸安全委員会の調査結果が待たれるところですが、三セクの協議会としましては国のほうに対して速やかにその

調査結果をまとめられるよう要望することも考えているところでございます。

資料の説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○**委員長（出村 勝彦）** ただいま資料の説明をいただきましたが、本件にかかわりまして各委員から御発言ございませんか。井田委員。

○**井田 範行委員** 今いろいろ説明を受けました。何点かちょっと確認させてほしいんですけども、連続というか、3回目なのかなということで、事故が起きたということで、その原因がこれから運輸安全委員会のほうで公表されるということで、速やかにとかっていう言葉が使われたんですけども、具体的にその時期っていうのは今の段階で見えてるのか見えてないのか。それが三セク、終わってかなり時間かかるのであれば、また別ないろんな対策も講じなければならぬし、それがいわゆる近い時点で見えるよっていうのであれば、また対策も変わってくると思うんですけど、その辺の見通しについてお聞きしたいと思います。

○**企画部長（谷口 諭）** まず2年前の平成24年の4月と9月に起きた事故もまだ最終的な結果が出ておりませんが、通常その運輸安全委員会の結果というのは1年ないし1年半と言われておりますが、いろいろ、その調査中にいろんな一連の事態がありましたので、それでも遅れてるというふうに向っております。それで、その2年前のものにつきましては、まず4月の部分については間もなくというか、近々出るであろうと、結果が、というふうに向いておりますけれども、ここ2年というか、間にその違う箇所等へ、近くの箇所で同じようなカーブで起きておりますので、やはりその関連性も、それも運輸安全委員会のほうで調べると言っておりますので、ちょっと今の段階ではいついつまでに出るというのはわからない状況でございます。ただ、先ほど言いました第三者委員会での緊急の点検もありますので、まずはその形でも暫定のあれをしていただくと。そしてその後わかった段階では、抜本的に対策をしていただくという考え方でございます。

以上です。

○**井田 範行委員** もう2年、最初の事故から2年かかってということは、今回ということになるとまた2年かかるという話なんだけども、ただその要因というのは、同じような要因であれば、一気にこの事故の原因が解決して対策も講じる可能性があるんで、今から2年後という話には簡単にはならないよという受けとめをしましたけど、それでよろしいですか。わかりました。

それで次に確認したいのは、JRに過失があった場合にはJRが負担をしますよというふうなことで確認されてるんですけど、JRに過失があったか否かというのは誰がどう判断するんですか。第三者委員会なんですか、それとも運輸安全委員会の話になるんですか。そこちょっと教えていただきたいんですけど。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 過失の原因というものは運輸安全委員会のほうで原因究明をされておりますので、その結果をもとに原因がどちらにあるかということが、そちらで判断されるということになるかと思っております。

以上でございます。

○**井田 範行委員** 運輸安全委員会、委員会で判断する。この内容については大体わかりました。私、前回の委員会でもいろいろ言ったんですけど、この問題起きたというのはやっぱり設備投資、要するにお

金の、十分設備にかけてこなかったと。それはそもそも経営が非常に厳しい中での状況だったのかなというふうに思っています。ちょっと乱暴な話かも知れない、そもそもそれじゃあ、三セク、この原因究明からして安全対策を終わるまで、三セクのスタートはもう決まってるんですけども、終わるまでずらすという選択肢は、これは非常に乱暴だとは思うんですけども、選択肢としてあるのか。もしくはその可能性というのはどうなのかというのを最後にお聞きしたいと思うんですけども。

○**企画部長（谷口 諭）** 基本はやはり整備新幹線のルールで、新幹線開業と同時にそれは経営から分離するということですので、分離されたらそこで誰かがやらないと生活の足が寸断されるということになりますので、基本は同時期というふうに考えております。ただ、ただといいますか、今後またこれ、今3件起きまして、いろいろと原因究明をして対策をしていくんですけども、また万が一、不測の事態とかなれば、そういう可能性もないわけではないかもしれませんが、現時点では当然その開業と同時に三セクをスタートさせるということで、それに向けてとり得るべき万全の対策をとっていただくということでございます。

以上です。

○**井田 範行委員** 恐らくそう言うしか方法はないと思うんですけども、それは現時点でのコメントで、あつてはならないと思う、今後何か起きた場合にはまたその流れも変わる可能性があるというふうな受けとめさせていただきました。これもまた非常に根が深い問題で、三セク移行までに万全の安全対策を講じていただきたいということを申し上げまして、終わります。

○**委員長（出村 勝彦）** 次、藤井委員。

○**藤井 辰吉委員** 事故が発生した場合で、開業後の話ですので、乗客がいた場合の話なんですけれども、けが人とかあるいは死亡してしまったなどの事故が起きたとき、保険での対応にもなるかとは思うんですけども、その責任のよりどころというのが、そのあと恐らく結構引きずっていく話になるかと思いません。で、一番下の欄に事故発生時の費用負担ということで書いてあるんですけど、線路の復旧に関してということで真ん中に文言打ってあるんですけど、そのけがをした被害者、被害者と言っていいのかな、けが人の方と、あるいは例えば仮にお亡くなりになられたとしたら、その御遺族の方々への後々のケアの、そのよりどころに関する協議というのはなされてますでしょうか。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 万が一、事故が起きた場合、死亡事故が起きた場合の対応ということで御質問だと思いますけれども、まずトンネルですとか橋梁、そういった土木構造物、さらには車両について三セク会社として今保険に加入をする予定でございます。その中で、保障の割合については、どれぐらいのレベルになるかというのはこれから具体的には協議なんですけれども、そういった事故対応ですね、そういった保険の加入の中で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。よろしくをお願いします。

以上でございます。

○**藤井 辰吉委員** はい、わかりました。では、これ私が今お尋ねしたのは、明らかにというか、JR北海道さんのこれまでの整備の中での過失であった場合のものに限っての話だったんですけども、あくまで運営主体の三セクともともとの敷設整備なされたJR北海道さんとの話し合いの中で今後割合等々、話し合いがなされるのではないかということによろしいですかね。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 事故の原因がどちらかにあるかということがまず前提としてありますので、そちらの結果次第でその責任の所在、保険の負担割合とかが決まってくるか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。

以上でございます。

○**藤井 辰吉委員** はい、ありがとうございます。

○**委員長（出村 勝彦）** よろしいですか。

○**藤井 辰吉委員** 大丈夫です。ありがとうございます。

○**委員長（出村 勝彦）** 本間委員。

○**本間 勝美委員** 先ほど部長答弁で大筋合意という言葉があったと思うんですけども、大筋というのがどういう意味なのかとちょっとひとつ疑問に思ってます、完全に合意されているのであれば少し安心かなと思うんですが、大筋ってどういう意味合いです。100%合意という意味なのか、それとも100%じゃないよと、部分的にはちょっとJR側として難色示してる部分があるということの意味なのか、その辺ちょっと確認します。

○**企画部長（谷口 諭）** 大筋といいますのは、JR側さんは基本的によしとなっております。ただ先ほど言いましたけど、15日に協議会をまだ開いておりませんので、協議会でいわゆる北海道、函館市、北斗市、木古内町、ここでいわゆる三セク側としてもうこれでいいということであれば、そういうふうに最終合意になりまして、前と同じような形で開業前には文書を取り交わすという予定でございます。

以上です。

○**本間 勝美委員** 先ほど藤井委員の質問の中で、万が一事故があった場合の対応ということで、保険に加入するので対応しますよと、保険で対応しますという話でしたが、この間、事故が相次いでいる路線ということで、この辺の保険の費用、かかる費用ですよね、その辺がちょっと心配されるなど思っているので、現状どのぐらいの保険金というか、その加入するための費用として見込んでるのか。その辺、もしわかれば教えていただきたいと思えます。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 保険の計上見込みの御質問でございますが、経営計画案におきましては、他都市の状況を見ながら保険料を見込んでいるところでございます。あと資本準備金として、万が一の災害等に備えたものとして1億円を増資するということになっておりますので、そういうものも含めて対応し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。

○**本間 勝美委員** 他都市の状況は恐らくこういう事故が余りないような路線だと思うので、ちょっと非常に危惧してる点なので、この辺は今後の委員会でもしわかったところがありましたらぜひ御回答お願いします。

最後に1点お聞きします。今回JR北海道との追加合意についてというお話なんですけども、今回で3度目の脱線だよということで、事故の何が問題なのかと、原因が特定されていないということなんですよね。で、ニュース報道とかを見ると、JR北海道のその線路自体には問題はなくて、積み荷のほうに問題があるのではないかという報道がされてますよね。そうすると、JR北海道ではなくてJR貨物の側に原因があるのかなと思うんですよね。そういうところで、例えばJR北海道と合意がなっても、

例えば J R 貨物側に原因があった場合に、今回の J R 北海道との合意ですよね、J R 貨物とは合意はされていないわけなので、そういった場合の費用面だとか、そういうところっていうのはどうなんですか。

J R 北海道が、J R 貨物が原因であっても J R 北海道がかぶるということになるのか。その辺ちょっと心配なんですけど、もしわかってる情報がありましたらお知らせください。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 事故の原因が J R 貨物にあった場合の対応ということでございますが、基本合意につきましては今 J R 北海道と締結をするということになっておりますが、当然 J R 北海道側に非がないということで、J R 貨物側に原因があるとすれば、その事業者間での対応、調整、精算というようなことになるかと思っておりますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** この部分が非常に大事なのかなと思うんですよね。今後第三セクター化されました。今は J R 北海道のスーパー白鳥、白鳥という 2 つの特急が走ってますけども、新幹線開業後は J R 貨物の貨物列車しか運行されないわけなので、そうなってくるとやはり J R 北海道だけとの合意じゃなくて、やっぱり J R 貨物との関係ということもしっかり見ていかなければ、いやいや J R 貨物さんのこれは原因なので J R 北海道では負担はできませんよということもあり得るんじゃないかなと思うんですよね。1 日相当数、今貨物列車運行されてますよね。なので、本当に前回の委員会でも例えば橋、トンネル含めて相当老朽化してるものもありますよね。トンネルも含めて昭和の本当に初期につくられたものとかもあるので、本当に万が一、あってはならないと思うんですけども、本当にその橋だとかトンネルも含めていろんな事故がきっと今後予想されてるもとの、J R 北海道だけでなく、やっぱり J R 貨物との間ともやっぱり何らかの協定を結んでおかなければ、将来すごい禍根を残すことになりかねないかなと思うんですが、その辺、もう一回、再度いいですか。

○**企画部長（谷口 諭）** 今回たまたま、たまたまといいますか、このような事故があつて、それでその資産を我々が譲り受けるということで、基盤を持っている J R とのいろいろ関係が出てきたんですけれども、開業後、いわゆるその資産は三セクの持ち物になるわけですが、当然そこを通過する J R 貨物さんとは、レールの上を通してあげるので、その代わり使用料をいただくわけですから、その辺の当然協定といいますか、契約といいますか、それはすることになります。ただ例えば開業後、極端な話、万が一事故が発生しましたと。それがきちんと J R 側の対策が施された上で起きたものであれば、じゃあ何に原因があるのかというのは、またそういう、あった場合には運輸安全委員会の調査結果によるところしかないわけで、そのときに J R 貨物側に過失があるということであれば、当然 J R 貨物側でそのかかる費用の負担というのは出てくるものでありますので、今の段階で J R 側といろいろ協定するのは、安全に対する、今回の事故の関係でそれに起因するものという関係での安全合意の取り交わしでございますので、J R 貨物さんとは、あとは先ほど課長から言いましたように、今のとりあえず J R 北海道で費用負担をしますけれども、それが最終的に過失割合が例えば何対何とかがってなった場合は、当然その分は J R 貨物側にも負担が生じてくるわけですので、今の段階で、この段階で我々が J R 貨物と今そのことに関して協定云々っていうことにはまだならないのかなと思います。万が一、事故が起きたときには、当然その結果によって J R 貨物側が負担するのは当然でございますので、そういう考え方になると思います。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** 済みません、もう1点だけなんですけども、今後三セクの線路を使って貨物列車が運行しますと。で、JR貨物のほうからその使用料をいただくわけなんですけども、この辺の使用料の、三セクの経営にとってはやっぱりその使用料というのは非常に大きいウエイトを占めてると思うんですけども、例えばこれだけいろんな事故が多発している路線だということで、使用料の金額っていうのはどのように計算されて、例えばその路線を、現在が例えば100万円だとすれば、130万円とか140万円とか150万円とかって、そういう使用料を上げるっていうことというのは可能なんでしょうか。それで三セクの経営も安定するだろうし、そういったものっていうのはどうなんですか。可能なのか。全国的なものだと思うんですけども、もしわかれば教えてください。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 線路使用料の算定の御質問でございますが、貨物調整金制度がございまして、貨物と旅客の案分で算定されるわけでございますが、貨物分につきましては、その貨車の車両数に見合う分と、あと実際に走行した分、そういったところでの算定になるところでございますので、その事故の関係だとかそういったところでの料金を上げるというふうな枠組みにはなっていないので、御理解いただきたいと思えます。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** はい、以上です。

○**委員長（出村 勝彦）** いいですか。それでは、福島委員。

○**福島 恭二委員** ちょっと二、三点お伺いしますけども、この追加合意についてですけども、先ほども質問あったように、この沿線の自治体の中でも危惧されているいろいろ協議されてるようなんですけども、こんなたびたび事故が起きてるものですから、新幹線の開業と同時に引き継ぐっていうやつを少し延期してはどうかという意見もあるやに聞いているんですけども、今のやりとりからすると、それは予定通り実施したいなと、こういう御答弁でしたけども、基本的にはそれでいかにざるを得ないのかなという気はしますけど、しますけども、3度目の事故ということから、より重く見て、さらに追加合意に至るこの中でもできれば延ばして、じっくり安全対策をしてから引き継がせてほしいと、こういう意向だと思うんですよ。それがそうでないよと、予定通りやるんだからということで相当この協議を始めて、今大筋合意だということなんですから、このとおり合意されるのかなと思いつつも、今本間委員も言ってたように私もこれが問題になるのではないかなと思ったりして、貨物のことなんですけど、貨物は確かに安全な路線の上を走行させていただくという意味で、走行手数料といいますか、使用料といいますか、いうものを払うということですから、何ら我々には責任はない。安全な整備をされた施設を貸していただくのが我々ですから、我々が安全対策を考えることない。走行運転中の安全面だけは遵守すればいいという思いがあるのかもわかりませんよ。だからそういう点からすると、直接的にこの今の事故について貨物に責任を云々ということではできないのかもわかりませんが、事故というのは必ずしも運転のミスだけには限らず、やっぱり施設との関連が大きいと思うんですよ。だから、なかなか区分して、だけで考えられない問題だと思うだけに、さまざまな事故を想定した場合にはやっぱり貨物との関係についても一定程度合意といいますか、事故の場合の合意というものは必要ではないのかなというふうに思うんですよ。ところが、これまで見られた段階でも余り、うちの第三セクターの一員でもないんですよ。

使用料、使う側ではあるけれども、第三セクターの経営陣には入ってないわけですね、実際には。だからそういうところからすると、少し離れた立場で、第三者的な立場に立っているのかなという感じを受けざるを得ないんですね。ですから、やっぱり今も議論があったように、貨物会社とのこういった事故等を考えたときの対応策というものをしっかり確認しておいたほうがいいのではないかなと、こう思うんですけども、その辺が今後どうするつもりなのか、考え方があればお知らせいただきたいなと思います。

それから、JRが当然この責任、今まで使用していた会社ですから、そこから第三セクターに移行するに当たっては当然引き受ける側としては万全の整備体制の中で、整備がなされた万全な体制のものを引き継ぎたいというのは当然のことだと思うんですね。それを今求めているわけですからね。で、しかしそうは言っても、こうやって2回も3回も起きたとなればJRがその事故負担、あるいは整備負担をすると、こういうことになってくるんですけども、やっぱり第三セクターに引き継いでしまった後のことも考えれば、やっぱり引き継ぐ前だから今こういう議論があるのかもわかりませんが、引き継いじゃったあとは、これはもうあくまでも第三セクターの会社の責任でしょうと、こういうふうになってしまうのではないかなというふうに思うんですよ。それなだけに、この古い施設を引き継ぐ第三セクター側にとっては、やっぱり後々のこと考えれば、これでいいということはないんですけども、万全な体制、対策を施したものを受け継ぎたい、引き継ぎたいというのは当然だと思うんですよ。それで、引き継いでしまったあと、いろいろな協力体制はあるようですけども、これらの例えば事故の問題についてはJRはその後は一切無関係といいますかね、大変お気の毒だなという程度のことではかないのかどうなのかね。そういった将来のことなどを考えた協議、合意というものがなされるのかどうなのかね、そういうのをちょっとあわせて知っていることをお知らせいただきたいなと、こう思います。

あとはそれまでの間、これは最後のこと、最後、今私が言ったようなことと同じことを言っているのかどうかわかりませんが、最後の4点目の明らかにJRの過失というの、これ明らかというのはいくまでも明らかですね。明らかな場合は誰も文句は言わないだろうけども、明らかでない場合のことももちろん言っているのであって、これなかなか難しいんですけども、これも引き継いだあとは、引き継いだあとは明らかでない、明らかなのか、JRの整備ミスだったのかどうなのかという問題だって起こりかねないんですね。明らかでない場合はどうなのかという問題だって出てくる可能性があるんですよ。だからそういう点を考えると、限りなくやっぱりJRのかかわりと貨物会社のかかわり、これは将来ともそれぞれに責任分担をするような協議をきちんとしておく必要があるのではないかなと、こう思うんですけども、その辺の考え方があるのかどうか。

付け加えておきますと、SLの走行も、運行も、これは機関車そのものが重量のかかるものであるだけに、線路をより、何と言いますか、痛める原因になるみたいな話になって、だから、私は確かに重量かかって、一部区間は確かに事故の多い区間であるけれども、こういった地域の経済の活性化に不可分な観光資源となっているものまで、これを理由に廃止をするというのはいかがかなというふうに思うんですよ。第三セクターに名を借りた、この地域の衰退というものをより加速させる原因になるんじゃないかなというふうに思っているんですよ。だからそういう意味で、そんな心配なものまで第三セクターに引き継ぐというのはいかがかなと、こう思ったりもするんですよ。でも、そこは特に言うつもりはござ



いませんけれども、少なくともこれが原因でそういったことにまで発生してるわけですよ。だからそういう点などを考えれば、安全対策というものはこれでいいということはないわけですから、より安全なものにするためにも、将来ともJRも貨物会社もかわりは不可分な関係だということを明確にしておくべきではないのかなと思ったりもするんで、そのような考え方があればお知らせいただきたいと思います。

○**企画部長（谷口 諭）** 福島委員のほうから数点御質問ございました。

まずJR貨物との関係ということでございますが、当然三セクが所有する施設を貨物側が使用するというので、その使用料に関する協定等も今後作業として出てまいります。ですので、その辺のことはまず協定等は結んでいくことになると思いますし、あと今会社設立は自治体の出資のみでの立ち上げになっておりますが、いずれほかの三セクでもありますように、JR貨物さんにも資本参画というものを願うこととしておまして、そういう形でも、JR北海道さんは完全に経営から分離ということになりますけれども、JR貨物さんはそういう形ではちょっと資本参画のほうもしていただくということになっております。今の委員のありました御懸念につきましても、私どもまた北海道のほうともよく話し合っ、今設立はしますけれども、その開業までの間にいろいろまたJR貨物、それからJR北海道ともいろんなお話し合い、協議、協定も数多くしなければならぬということでございますので、今言ったこともちょっと北海道のほうには申し上げていきたいというふうに思います。

それから、引き継ぎ後の関係ですけれども、確かに中古のものを譲り受けるということで、じゃあそれが何かあった場合、どちらに責任があるのかというのは、あれば問題である部分ではあります。まず会社の三セクの設立後には、前も御説明申し上げましたが、外部有識者とか関係機関からなるアドバイザリー会議というのを設置することとしておまして、それで開業までの間、その譲渡資産の安全性の確認方法とか、それから譲渡前の修繕にかかわるJRへの要請等につきましてもいろいろ助言をいただくこととなっておりますし、その譲渡資産の安全性の確保というのを確かなものにしていきたいと考えておりますし、また譲渡資産に係る具体的な契約条件、これからになりますけれども、会社の設立後、具体的にJR北海道と協議していくこととなりますが、いわゆる隠れた瑕疵に対するJR北海道側の担保責任につきましても、その範囲もきちんと明確にしたいということで、ただ単にその三セク会社がその負担を負うという形にはないようにしていきたい。これは北海道のほうも先日道議会のほうでそのように答弁はされておりますけれども、そのような形で望んでいき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** はい、わかりました。JR貨物もいずれ資本参加するということ。（「予定ですけどね。お願いをするという」と企画部長）いや、お願いする。できればそういう形のほうが一番ベターだと思うんですよ。やっぱり不可分な関係ですから、安全な施設を活用して運行するんだということが基本かもわかりませんが、やっぱり古いものを活用しているだけに、貨物が運行することによって使用料を多くもらえばいいという問題ではなくて、どこまでももらえばいいなんていう問題だって出てくるんですけども、だからもらえばいいというものではなくて、やっぱり重量がかかって一番路盤が傷むといいますかね、というのが主な原因だというふうにまた言われているんですから、そういう点からすると、貨物会社がこの資本参加をするなりして、きちんと責任を持ち合うっていいですかね、こういうことも

やっぱり必要だと思うんですよ。ですから、基本的には新幹線開業と同時に引き継ぐということが変わらないとすれば、これもやむを得ないというふうに私も思っておりますけれども、いずれにしても、しかし不安がつきまとっているわけですから、そして今回の追加合意についても、やっぱりそういうできれば延ばして万全の体制で引き継ぐべきだという思いの中から、こういった声に出てるわけですからね、ぜひひとつそういった状態も十分把握をして、認識して対応してほしいなど。後々のことを考えて、お互いに責任を持ち合うと、きちんとした体制をとって出発すると、こういうことにしてほしいなということで、概ねそういうこと、答弁は理解しましたんで、よろしくひとつお願いいたします。

以上です。

○委員長（出村 勝彦） 他にございませんか。

それでは、私からちょっと1点確認しておきたいと思いますが、このJR北海道との追加合意案、これ最終的には合意形成していくわけですが、第三セクター鉄道開業準備協会との、他の自治体との関係もございまして、今いろいろ委員からの議論も踏まえて、またなされるんじゃないかと、JR側とね。最終的にその協定書とかそういうのを結ぶことになろうかと思うんですが、その辺はいつころを目途にしてるんですか、そういうことも。他にまた何回も、その過程も若干もし変わるようなことがあれば、協定を結ぶ前に報告するとか、いうふうな作業、手順になっていかれるんでないかと思うんですが、その辺ちょっと聞いておきたいと思います。

○企画部長（谷口 諭） この合意の内容は北海道を中心にやってきたんですけど、JRさんと。ただ先ほど言いましたように、15日に三セクの協議会ということで、北海道と函館市とそれから北斗市、木古内町が参加する協議会ですけど、その場で具体的にこの追加合意、こういうことでという確認もすることになっております。そこで議論をされますので、それで了承が得られれば、この形で前と同じように開業前までにJR北海道ときちんと文書を交わすことにしております。で、協議会が15日にありますので、その内容、またどのようなものになるかはあれですけど、委員会のほうにも報告といいますか資料等は出したいと思っておりますし、このままなれば、この形で前と同じように、開業前ですから7月中になろうかと思っておりますけど、それにはきちんとして文書で交わすこととなりますので、それも配付はさせていただきますと思います。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） あれですか、交わす前に1回報告するんですか。その協定書を交わすということとは。

○企画部長（谷口 諭） 説明しましたように、私ども函館市とすれば、現時点でのとり得る対策としてはこれで妥当だろうということで、その協議会に臨みたいと思っておりますので、その協議会の場でほかの自治体もそれでよしとなれば、そういう形でこのままのとおりでJRと合意がなされるということになります。仮にそれがだめだということになれば、またそれが合意自体できなくなりますので、また違う次元になりますけども、今のところは私どもとすればこれでよろしいだろうというスタンスで臨みたいと思っておりますので、このままなれば、そういう形になりましたという報告と、合意されたらその文書というものも委員会のほうには資料配付させていただきます。

以上です。

○委員長（出村 勝彦） 今交わされた質疑、各委員の意向も十分反映させるようによろしく願います。

それではよろしいですね。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、これまでの調査内容の整理及び今後の調査にかかわる協議を行います。

協議に入る前に、お手元に配付しております資料に基づき、これまでお示ししておりました内容からの変更点について御説明申し上げたいと思いますので、ごらん願います。

まず調査内容の欄でございますが、これまでの調査並びに事実として確認している事項について加筆してございまして、加筆した部分はアンダーラインで表示させていただいております。また、調査票の中で新函館北斗駅と表現すべき箇所につきましては、事務的に置きかえておりますので、あらかじめ御承知おきください。なお、色塗りの項目につきましては、後ほど説明させていただきます。

では1ページ目、大項目「新函館北斗駅について」の10番「新幹線新駅の名称について」ですが、平成26年6月11日、新駅の名称が新函館北斗駅と決定いたしましたことから、調査内容欄に記載のとおり加筆させていただいております。

次に、大項目の「電化について」の14番「工事計画について」でございますが、平成25年3月に工事着手しておりますので、そのように加筆しております。

続きまして3ページから4ページまでの調査項目のうち、昨年の8月21日から本年5月30日までに調査いたしました観光振興等にかかわる項目につきましては、記載のとおり調査内容欄を整理させていただきました。

また、3ページの51番目につきましては、平成24年にJR北海道にお伺いした際、確認した内容でございましたが、調査内容として記載しておりませんでしたので、今回加筆させていただきました。

以上、これまでの調査等を踏まえ資料内容の変更点を説明させていただきましたが、各委員からさらに記載すべき内容等はございますか。松宮委員。

○松宮 健治委員 これは项目的には観光振興になるのか、あるいは開業イベントの部分で46番なんですけど、ちょっと前から疑問に思ってたんですけど、仮称新函館駅の名称が最終的に新函館北斗となりましたので、今までこの開業のイベントに関してはそれぞれの自治体で進めてきた経緯があるんですが、広域観光のことを考えますと、いつまでも函館は函館、北斗は北斗でやるのは非効率的だと思いますし、もっと効果的なイベントも考えられるのではないかなと思っておりまして、これは函館と北斗市、あるいは七飯町も含めた広域連携の視点で、開業イベントであるとか、さまざまな新幹線に関することっていうのを、今までの経緯を考えるとなかなか難しいというのは重々承知なんですけど、そういうことの検討っていうのは難しいのかなと思っておりまして、できれば函館は函館、北斗は北斗、北斗は当然、新函館北斗駅があるので、当然新函館北斗駅中心に進めたいという思惑はあるんでしょうけれども、ただ、

大きな観光圏で考えますと、できれば周遊観光の一環として、道南圏の観光振興という視点で一体となった観光イベントを企画できないかなと思っておりませんが、そういうことの検討はぜひすべきかなと思っております。

○**委員長（出村 勝彦）** 松宮委員に御相談ですが、この件につきまして、当委員会だけではぱっとあれするわけにはいかないので、企画のほうと一度相談させていただいて、その上で、また次回御報告させていただきたいと思いますが、よろしいですか。

○**松宮 健治委員** はい、よろしく申し上げます。

○**委員長（出村 勝彦）** 他にございますか。概ねよろしいでしょうかね。

それでは、そのように確認をさせていただきます。

続きまして、調査票の一番右に加えさせていただきました調査・再調査のポイント（案）の欄を御確認願います。別途動きがあれば調査すべき事項はありますが、正副案といたしまして、現時点において調査が必要と考える項目について色塗りをし、調査のポイントを記載させていただいております。本件につきましては、後ほど各委員から調査内容の追加、変更のほか、調査の方向性といった観点からも御意見をいただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

では1ページ目からまいります。大項目「アクセス列車等について」の2番、3番、5番及び7番につきまして、アクセス列車の連結車両数や乗車人員等にかかわって車両決定などのスケジュールを、また運行体系計画にかかわるため、まだ検討に至れていないとのことであった4番と6番について、及び大項目「電化について」の15番につきましては、現状の把握や決定までの予定スケジュールを調査してはどうかと考えております。

次に、大項目「新函館北斗駅について」の11番から13番については、公表されている資料で整備の概略は確認できますが、事業主体である北斗市の駅前開発事業の進捗が確認できた時点で調査する方向でいかがかと考えております。

次に、大項目「電化について」の14番については、進捗状況や今後のスケジュールを、また16番については、JRとしての式典やイベント開催の予定、他の関連イベントとの連携などについて調査を進めてはどうかと考えております。

続きまして、こちらも新幹線の運行体系に関連しますが、大項目「その他」の21番から23番及び2ページに入りまして、29番から31番につきましては、現在の検討状況と決定までの予定スケジュールを、また運賃にかかわりまして、16番から28番まで及び3ページの51番について、改めて調査し、こちらにつきましてもスケジュールを確認できればと考えております。

2ページ目に戻りまして、32番、33番につきましては、その可能性についてなどを調査してはいかがかと考えております。

順序が逆になりましたが、共用走行区間に関連する大項目「新幹線の函館北斗駅開業について」の24番、25番及び大項目「貨物輸送について」の34番から36番につきましては、最大限の開業効果発現の観点から、これまでの高速運行の検討にかかわり、トレイン・オン・トレインの開発や減速システムの状況のほか、先般6月26日の与党新幹線プロジェクトチームから国土交通省への要請を踏まえての状況や検討の方向性もあわせて調査してはどうかと考えております。

次に、37番、38番については、現在の考え方について調査いたしたいと考えております。

最後に観光振興及び産業振興にかかわってでございますが、3ページ上段の43番については、その可能性や検討状況を、また開業効果を最大限享受するため、とりわけ重要である47番の「新函館北斗駅を中心とした旅行商品」につきましては、その商品造成に当たってのJR東日本との調整状況などを調査し、先に向けた方向性としてはその積極的な対応のお願いなども検討してはいかがかと考えております。

最後に4ページをごらんいただきまして、60番、61番につきましては、状況の確認などについて調査できればと考えております。

以上、正副案といたしまして今後の調査・再調査のポイントを御説明させていただきましたが、各委員において調査の内容の追加や変更あるいは要請すべき事項などについて御意見はございますでしょうか。井田委員。

○井田 範行委員 進め方は概ねよろしいかと思えます。

私やっぱり今一番思ってるのが、やっぱり先ほど言いました24、25、34、35、36、要するに高速走行の問題なんです。先ほど委員長からも御説明あったとおり、今国のほうというか、議連なのかな、あれで何かいろいろ動いて、駅を飛ばすとか、いろんな方法出てるんですけども、長期的にはこのトレイン・オン・トレインとかっていろいろな対策はわかるんですけども、やはり地域の観光とかいろいろなことを考えた場合には、やっぱり早い段階で東京・函館間、4時間を切るというような形に持っていくために、私もいい案がないんですけども、調査、研究っていつても何を調査していいかびんと来ないんですけど、何らかのそのアクションというのかな、要するに130キロ、260キロという部分はかなり難しいということであれば、その全体を含めてやはり3時間台にするように、もしくはその中長期的な部分も、できるだけ早く高速走行を実現可能なような、これは市単独の問題じゃないんで、アクション的なものですね、いろんな何か私が見てるものでは青森とか北海道のほうのいろんな団体も結構話題出てるんで、その中でやはりうちの新幹線特別委員会としても、どのような形がいいかは僕もまだ詰め切れてないんですけども、何らかの形を動かしたほうがいいのかという思いが非常にあるんですけども、この辺、議題にするか否か含めて皆さんでちょっと協議いただければなという思いがあります。

あとそれと、全く違うんですけど、61番。これ一定の結論が出たから、削除してもいいのかなという感じもしたんですけども、出ましたよね。（「新聞ではね」と副委員長）新聞ではねという言葉になるんだ。（「だから直接、特別委員会としてはそう回答いただいてないというか」と副委員長）ああそうかそうか。新聞によるとだね。

○委員長（出村 勝彦） 正副でもこれちょっと、先日これについて相談はしたんだけど、まあ一応載せようやという。確かにそうなんですよ。

○井田 範行委員 ちょっと私も新聞報道しか承知してませんけども、凍結っていう表現で報道されてるんで、一定の整理をしてもいいのかなと思ったんですけど、そういう委員長のお考えであれば、正式にJRに聞いてないと言われればそれまでですけど。わかりました。

○委員長（出村 勝彦） 今まで多分、やっぱりJRのホテルなりがあることによって、やっぱり相乗効果というのはあるんですよ。そういうことをずっとあれしてきたんですが、本当に私らにしてみれば残念なことな、凍結っていうのが、思って、ただ今後のこともありますので、一応協議いたしまして、

載せておきましょうと。

○井田 範行委員 その御判断にはわかりました。

○委員長（出村 勝彦） 福島委員。

○福島 恭二委員 今のほうから言うと、井田委員の言ってるのに同感するんですけど、同感なんですけども、トレイン・オン・トレインの関係ね、やっぱりこれはもう早い時期からJRとして当然調査、研究もされて、一定程度開発されて、私どもも現地視察に行ってみたとおり、かなり開発進んでるわけですよ。問題は金の問題だけなんですよね。だからこれが、JRが遠慮して言わないという点もあるのかなと思ったりもするけれども、今それを飛ばして、とにかく駅を飛ばして早めに早く走らせようというような話で進んでるようだけでも、私に言わせるとこれは本末転倒というかね、例えばトンネル出て、トンネルの直前とトンネルを出た直後の駅を飛ばして真っ直ぐ函館まで来るといような、函館まで来る方にとってはいいことだし、函館にとってもいいことだと思いますけれども、しかし飛ばされる駅にしてみたら、これから想定される停車本数だって、1日のうちに1本か2本しかとまらないんじゃないかみたいなことが言われているんですよ。定かでないんだけど、しかしそれでも新幹線の効果を最大限に享受しようということで駅前再開発なんかやって一生懸命努力してるわけですよ。そういう市町村に対して、私は失礼じゃないかなと思うんだよ。手前さえよければいいというみたいなね、ああいう発想で、やるべきことをやらずして、手っ取り早い話だけするっていうのはいかがだという疑問を感じてるんですよ。だから、私どもとしてはやっぱり積極的に、全く未知の問題でなくて、可能性が100%あるんですから、ということで開発途上にあるものですから、それを促進するほうが早道だと思うんでね、それは何といてもやっぱりアクションを起こさなきゃ本当にだめだと思うんだよ。そのアクションやっぱり起こすなら起こすように、起こすなら起こすって、起こしたほうがいいと思うんでね。かねてからしゃべってた話なんだけども、さっぱりそういう方向に行かないものだから、ぜひ我々としてもそういう方向に持っていくような努力をしたほうがいいんじゃないかなというふうに思いますね。

それから、もう1つ、このアクセス列車のことなんだけど、道議会なんかでも議論してる内容を見ると、やっぱり我々から言わせると勘違いしてるんじゃないかなという感じをするんですよ。というのは、かつても新聞報道にもあって問題を醸し出しましたけども、ここの18キロ間、今では電化するっていうことで17分で走るということですから、この間をゆったり観光列車みたいなそのグレードアップ、グレードの高い列車を走らせるべきだという議論がいまだにあるんですよ。我々としてはそれが必要だけれども、しかし短時間でいかに新駅から現駅に持ってくるかと、輸送するかということを中心に考えるべきだということ合意したと思ってはいるんだけど、なかなかそれが我が委員会そのもの、函館市そのものもそういう意向であるということをおっしゃって、聞いてるという人も、理解してる人もいるけども、依然としてそうでないと。ある人に言わせると、函館は何やってるんだと。そんな山手線みたいな、あんな列車が走ってどうなんだという人もいますよ。だから、私はその都度、いや、それは違うんでないですかと。いかに新駅に着いたお客さんを短時間で現駅まで走らせるかと。そして大きい荷物を持った人がいたら、荷物を積みやすいような、下ろしやすいような列車にいかすべきだということ考えてるんで、スピードをいかに早くつけるかということを考えてるんですよということ言ったら、ああそうなのかということとは理解してもらったという人はおりますけども、何かその辺がまだ

はっきりしてないんですよ。だから、言う人に言わせると、お前ら何やってるんだというような感じなんです。だからそこが、我々の委員会としてはやっぱり、今までの経過としてはここに重きを置いてるというようなことなんかも、やっぱり明確にしていく必要があるんじゃないかなというふうに思いますので、それも次回にできれば整理してほしいなというふうに思いますね。まあ意見として申し上げます。

○**委員長（出村 勝彦）** 今井田委員並びに福島委員から言われた高速運行の問題から、それから観光列車という、JRとも我々も皆行ってお話しましたよね。高速のためにはトレイン・オン・トレインを早く導入して、いかにそのうたい文句である東京から北海道までを短時間で。そうすると、やっぱり早くやってもらわなきゃならんという気持ちを我々も持って進んできました。それから観光面では、JRさんもSLも走らせるよと、それから電化ももう、もちろん早く進めて、列車についても配慮もしていきたいというような、相当前向きな発言が前にはあったんですが、このところちょっと事故続きで、なおかつすぼんできて、国に対してちょっと弱腰になってるんでないかなというような気が、いろいろこれも問題ありますからね。ですから、そういう点も皆さんとよく協議しまして、やっぱり当初の目的に近いような、新幹線に取り組んでいくという姿勢は内外に示したいというふうに思いますよ。どうでしょう。

○**福島 恭二委員** 新幹線車両だけ走って効果を上げるだけじゃなくて、それを引き継いで、今在来線を引き継いで第三セクターをつかって、それを活用しようということなんです。そこも大事だからそうなるわけでしょう。だからそこをないがしろにして、要は新幹線だけ走ればいいみたいなことじゃなくて、だから道そのものも、できればもう少しJRに対する支援策というものをもっと具体的に示したっていいと思うんですよ。ただ安全対策だけしっかりしてほしいっていうだけ文句言ったってね、しょうがない話なんだよ。本来であれば、交通機関があるからこれだけ北海道発展してるんです。そういう発想がないもんだから、ただ責める一方でしょう。経営者に参加させたってき、JRは何か経営参画してくれたから恐らく道が何か配慮してくれるんじゃないかって期待はしたのかもわかりませんが、ただ何も物を言うんだったら、やっぱりきちんと負担するということくらい考えてくれないと。それは決してマイナスでないはずなんです。道税使ったっていったってね。だからそういう発想がちょっと希薄だなということで、残念に思ってるんですよ。

○**委員長（出村 勝彦）** おっしゃるとおりですよ。最終的には僕、金目だと思ってるんですよ。それさえが、当初の目的を遂行していただくためには、やっぱりきちんと予算くらい、国がもう今苦しんでるJRに対して補填するなり何なりしてくれれば事済むことであって。

○**福島 恭二委員** 飛行機のHACだとかあんなのに一生懸命になっているけど、あれはやっぱりそういう声がどんどん上がってるからなんです。だからやっぱり、しかし一方でこういう声だってあるはずなんですからね。

○**委員長（出村 勝彦）** 委員の皆さん一丸となって、ひとつ前向きに取り組んでまいりましょう。はい、ありがとうございます。あと発言ございますか。いいですか。

それではそのように確認をさせていただきます。

それでは次に、今後の具体的な調査の進め方ですが、ただいま確認いたしました調査項目にかかわり

まして調査を進め、これを共有することで開業効果を享受できるような体制づくりに寄与するため、正副としては今月28日にJ R北海道にお伺いし、J R北海道に関連する項目について調査を行ってはどうかと考えますが、各委員いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長(出村 勝彦) それでは、そのように確認をさせていただきます。

なお、J R北海道に対しましては、調査の際に確認すべき事項を本日の協議も踏まえ正副において調整し、早々に議長名において公書を送付したいと思っておりますので御承知おき願います。

以上で本日予定しておりました調査は全て終了いたしました。最後にその他、各委員から何かございますか。

(「なし」の声あり)

○委員長(出村 勝彦) ないようですので、それでは本日はこれをもちまして散会いたします。

大変長時間にわたり御苦労さまでございました。

午前11時12分散会