

午後 1 時02分開議

○委員長（出村 勝彦） きょうはどうも御苦労さまです。

それでは、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、本日の調査に入りますが、大きく3点協議事項がございます。1つは先日理事者から提出のありました、並行在来線の経営・運行に関する基本方針の骨子にかかわる資料についての調査。2つ目は、今閉会中に行いましたJR北海道及び鉄道・運輸機構に対する調査の報告。そして3つ目といたしまして、これまでの委員会としての調査内容の整理及び今後の進め方について御協議いただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

初めに1月25日の配付資料、並行在来線の経営・運行に関する基本方針の骨子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。

それでは企画部、お願いします。

（企画部入室）

○委員長（出村 勝彦） それでは、企画部より資料の説明をお願いいたします。企画部長。

○企画部長（谷口 諭） それでは、1月25日に配付いたしました資料につきまして、説明をさせていただきます。この資料は、同日開催されました第2回道南地域、五稜郭・木古内間ですけれども、第三セクター鉄道開業準備協議会において提出をされたものでございます。資料の内容は、並行在来線の経営運行に関する基本方針の骨子ということでございます。この基本方針ですけれども、今後、会社の設立に当たって、今後策定をしましてまいります経営計画、それからさまざまな対応事案、例えばJRからの資産譲渡ですとか、利用促進のための具体的施策、そういうようなもののベースとなるものでありまして、北海道では、先行県、富山県とか石川県ですけれども、の事例を参考にしたということでございます。それでは資料ですが、A4版の横型となっております。1枚目は表紙ですので、次のページをお開き願います。1つ目は基本理念でございます。4点掲げておりまして、1つ目、地域住民の生活路線として維持していく、通勤、通学、通院などに日常的に使われる交通手段であるということの位置づけでございます。2つ目、安全・安心な鉄道運行、交通事業者として保有施設もしっかりと整備もし、利用者が安心して利用できるように、その安全性を確保していくということでございます。3つ目、地域を結ぶ鉄道であって、地域全体で支援していこうと。状況、厳しい経営が予想されますけれども、組織、業務効率化を図るとともに、地域全体で利用者のマイレール意識を高めるとか、そういうことをしていくということでございます。4点目は利用しやすい交通機関ということで、生活路線としての維持の一方で、新幹線利用者との相互利用も考えるという点を位置づけております。右側のほうは参考資料としまして、21年3月に行いました実態調査、現在の乗車人員の状況、それから下のほうの表は、去年の5月に負担割合が決定しましたけれども、その時点における公共負担額の額でございます。それでは2ページをお

開きください。経営主体であります。骨子ですが、道と沿線市町が出資して設立する第三セクター鉄道会社が第一種鉄道事業者として運営ということでございます。右のほうに参考にご覧いただけますが、鉄道事業法におきまして、その形態が3つ区分されておまして、第一種鉄道、いわゆる鉄道施設も保有し、運行を行うということでございます。3の経営区間でありまして、五稜郭・木古内間ということで、右側のほうに図がありますけれども、延長は37.8キロメートル、駅は12駅ということでございます。3ページをお開き願います。運行計画でございます。まず1つ目、江差線五稜郭・木古内間の開業前の運転本数、ダイヤを基本にしますが、OD調査、これは今もまたしております。平成20年10月、それから12月、しているものを踏まえながら、利便性、収支見通しを両にらみしながら、検討していくということでございます。2つ目、第三セクター車両の函館駅への乗り入れを検討。経営区間は木古内から五稜郭まででございますが、利用者の利便性を考えて、直接現函館駅のほうに乗り入れを検討するというところでございます。それから、3つ目、通勤、通学、通院の動向、それから新幹線との接続を考慮したダイヤ編成ということで、朝夕の通勤、通学も配慮するとともに、新幹線利用者、それから函館線、これはスーパー北斗だと思いますが、そういうものとの乗り継ぎの利便性も確保されるように検討していくということでございます。右側の参考資料は現行の当該区間の上り、下りの運行状況、それから下のほうの表は、函館・木古内間の駅間の通過人員の表でございます。4ページをお開き願います。初期投資、施設・設備でございます。骨子ですが、まず1つ目、列車運行に必要な設備は、JR北海道から譲受することが基本であるということで、今後詳細な協議をしていくこととなりますけれども、できる限り低価格で譲り受けることができるように取り組むということでございます。特にこの点につきましては、会議でもいろいろ意見がございまして、いろいろ貨物列車の事故とか多く出ているということで、その辺の安全確保といえますか、施設のほうをきちっとした上で譲り受けるようにJRとも話をしてほしいというのが、意見が多く出されました。2つ目、本社、車両基地、指令設備ですけれども、これもJR北海道の施設・設備を有効活用させていただくということで、三セクの効率的な運営のためにJR北海道が保有している施設の共同使用などについても検討していくということでございます。次、駅舎ですが、五稜郭駅、これにつきましては、JR北海道との共同使用、そのほかの駅につきましては無人化を基本にしまして、現行同様の委託も含めて、無人化を検討するというところでございます。それから車両につきましては、JR北海道からワンマン仕様の中古車両を譲り受けることを基本とします。通勤、通学時間帯を除いて、現在も1両編成とかで運行されておりますが、そのようなことが可能なディーゼル車の導入を検討するというところでございます。右側は、現行のJR北海道の施設、支社のこと、それから駅の管理形態等の記載でございます。それから下の表は、平成20年時点の推定簿価ですけれども、今のところ想定している土地やその他の資産の概算でございます。次に5ページをお開き願います。運賃水準ということですが、現行運賃の改定を基本に検討するというところで、右側の表にはございますけれども、これまでの並行在来線、各社の運賃につきましては、大体そのような1.3倍程度、定期外です、今よりも、現行よりも上がっているということで、現行の収支試算におきましても開業時には30%の増と、値上げを行うということで、収入を設定してございます。今後詳細な需要予測等も含めて、精査をするということでございます。次に7番目の資金ですけれども、設備投資を含む初期投資、それから開業準備費は、道、沿線市町等からの出資金、そして補助金、借入金を用いることを検討しますとい

うこととでございます。これも経営が厳しいことが予測されますので、負担軽減を図るため、出資金、補助金を充当していきますよと。それから並行在来線、生活路線としての位置づけのほか、北海道と本州を結ぶ重要な物流ルートであるという位置づけのことから、道と沿線市町のほか民間にも幅広く出資を求めることを検討していきますということとでございます。右側の参考資料は、現行試算におきます初期投資、設備更新の今言いました借入金と公共負担との割り振りでございます。次6ページをお開き願います。8の利用促進ということですが、沿線地域を中心とする主体的な取り組みを初め、三セク鉄道会社、それから行政、関係団体の連携による取り組みによって、地域全体で利用促進を図っていきましようということとでございます。住民のマイレール意識を向上させる、それから新幹線乗客を取り込むためにも、沿線の観光資源などを活用した利用拡大を検討するという内容とでございます。それから次の9の組織とございますが、当然ですけれども、コンパクトで効率的・機能的な組織体制を整備していくということ、それから安全で安定的な運行体制の確保を考慮して要員を配置ということと、やはり専門的技術、経験を有する要員が必要となりますので、JR北海道からの出向者を中心に確保していくという内容とでございます。以上が内容とございまして、次のページ、資料2としまして、今後のスケジュールというのを図示してございます。現在は、この前示されました基本方針の骨子ということと、これを今年度、もう一度協議会を開きまして、基本方針として確定をさせます。そしてその下に書いておりますが、並行して今需要予測しておりますので、その精査をしながら、ことしの秋ぐらいでしょうか、経営計画を策定していくと。そしてそれをしまして、個々のいろいろな認可手続き、事前協議を経て、26年4月には、第三セクターとして設立をし、新幹線の開業、今27年度内と言われておりますけれども、それにあわせていくという内容とでございます。

資料の説明は以上とでございます。よろしくお願いたします。

○委員長（出村 勝彦） ありがとうございます。

それでは、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。

○福島 恭二委員 御苦労さまです。ちょっと今説明ありましたけれども、日程的に言うと、最後の説明で、来年の4月までにこの案を決定すると、こういうことなんですね。これから、これ基本方針でしょ、この基本方針を来年の4月頃、来年度ですか、26年、開業の1年前まで、最終的に決定するというのではなくて。この案、もう一回。それともう一つ合わせて、この議論のときに、主な議論があったという話なんだけれども、何と云うか、概ねこれ了解できるような案だという雰囲気なんだろうかどうか、合わせてちょっと。

○企画部長（谷口 諭） ただいま説明をしました基本方針の骨子ですけれども、これは、その表にありますように、24年度のうちには方針として確定をします。それをもとに、これをベースにしまして、25年度には経営計画という形で、もう少し踏み込んだ形の計画をつくっていく、そして、あといろいろなJRさんとの協議等を進めていくということとでございます。それから概ね妥当かということですが、これは1月25日に開かれました協議会で説明を受けて、北海道、それから、私どものほうは各自治体の長が出ましたけれども、概ねその内容については了承したということとでございます。

以上とでございます。

○福島 恭二委員 今説明を受けた限りにおいては、大した問題はないのかなという感じはしましたけれ

ども、特に私ども函館市にとっては、これからのアクセスの問題も、いわゆる新駅から現駅までの乗り換えのね、アクセスの問題もあるものですから、これとも不可分な関係なものでね。今の私どもは私どもなりに、より便利で、より快適に、より速くということで、アクセスを求めているんだけれども、この木古内の駅にね、新幹線は何本くらいとまるんだろうか。そういう話も出たんでしょうかね。願わくば、その中で、木古内で降りたお客さんが木古内から直接現駅に入ってくるというね、そういうアクセスにもなるのではないかと思われるものですからね。木古内駅の内容なんかはそうした新幹線から平面でといいますか、便利に短時間で乗り換えできるようなことなんかも議論されているのかどうかね。その辺もちょっと聞きたいんだけどね。それからもう一つは、五稜郭までが在来線ということだけでも、今説明あったとおり、函館まで直接入るということだから当然なんだけれども、それについては異論はないと思うんだけど、異論があるのかないのかとかね。ぜひそうあるべきだと思うんだけどね。それから運賃について言及されてましたけれども、これはよそは1.四、五倍上がっているというところも結構あるんだけど、これについてはどれくらいという話なんかは出たんでしょうかね。それももし出たとすれば知ってる限りお知らせ願いたいなど。それからこれ当然札幌新幹線の、何と言いますか、延伸、そして合わせて在来線のJRからの移行について議論があった段階でね、特に問題にされたのは、いわゆる現函館駅から乗る場合に全国の切符買えないと、こういう話もよくありましたよね。これらについては全く問題ないと、この三セクになってもね、ということで反省がされたのかどうかね。函館から全国の切符ストレートで買えるのかどうか、ということなんかも議論されたかどうか、あわせてちょっとお尋ねしておきたいと思うんだけど。

**○企画部長（谷口 諭）** 数点御質問ございましたので、お答えさせていただきます。まず、新幹線が開業後、木古内の駅にどのくらい本数がとまるのかということですがけれども、実際まだ新函館も何本かというのがわかっていない段階では、ちょっとお答えはできない。それはJRさんからもまだそこまではお聞きはしておりません。ただ、多分いろいろ新幹線も形態がございまして、途中通過する駅等もございまして、とまるものもあるし通過するものもあるのかなというものは思っていますけれども、本数というのは今のところ聞いていないという状況でございます。それから木古内から降りて、新幹線利用者、それから函館へのアクセスということですがけれども、今37キロちょっとですから、大体今でいきますと1時間程度かかるのかなと思いますけれども、確かに木古内町さんも考えているのは、当然木古内で降りていただいて、当然函館方面への移動もありますし、そこから檜山方面への移動も考えたいということですので、いろいろな観光資源の発掘等もされていると思いますけれども、そういう意味では当然アクセス、先ほど説明しましたが、生活の足という側面を持つほかに、やはり新幹線利用者との利便性も考えたいということですので、その辺、新幹線のダイヤが決定された後、そこら辺のバランスと言いますか、今運行しているダイヤを基本としながら、どのような接続ができるかというのは今後の検討というふうになるかと思っております。それから木古内の駅の形ですがけれども、聞いておりますのは、新幹線の駅と在来線の駅は別の建物というふうに聞いておりまして、新幹線を降りてから乗り換えるには、ちょっと歩いていただいて、在来の駅で乗り換えをしていただくという形状だというふうにはお聞きをしております。それから五稜郭から函館への乗り入れですがけれども、これは一応詳細は今後の協議になると思いますけれども、少なくとも三セクで入ってきた電車がそのまま現駅に通常どおり運行されてるよう

に乗り入れるという形で、詳細は今後、五稜郭・函館間というのはJRさんの運行区間になりますので、詳細の考え方というのは今後協議されるというふうに認識しております。それから運賃につきましては、これも費用負担、割合を昨年の春に決定するに当たりまして、北海道のほうで他県の状況を勘案しながら、そしてその時点の需要予測を見て、大体このくらいであれば収支がということで、試算をしたものであります。それが、1.3倍ということでありますので、これは今後経営計画なりをつくっていく間にもうちょっと精査されていくことになるとは思いますけれども、改めて今精査中のその需要予測、それらも含めて、整理はされていくものと。ただ、一応収支試算上、あの時点でお示ししたのは1.3倍の料金で試算をしたということでございます。それから切符の買い方ですけれども、ちょっと先の話になりますが、札幌延伸後、例えば、今並行在来線が分離されてどうなるかわかりませんが、その時点ではJRさんからはきちっと、そういう現函館駅からはいろいろ、例えば東京から函館駅まで買えるようなシステムにするというのは、検討するというのは、お聞きをしておりますけれども、今その木古内のほうでそれを、現在は買えますけど、それが分離された後、直接買えるかどうかというのは、他の三セクもそうなんですけども、また別会社で一気に通して買えるというのは何か難しいような話をお聞きしております。

○**福島 恭二委員** 最後の話だけけど、これはやっぱり利用者の立場に立てば、当然この札幌延伸の場合も、全国で買えるようにするという約束があるわけだから、当然同じになるべきだし、すべきだと思うんですよ。これ、もしそういう話だとすればね、やっぱりぜひ同等の扱いをするようにね、函館市として要望すべきだと思いますよ。そうあってほしいんですよ。やっぱりいわゆる札幌延伸、JRからの経営分離に反対の1つの理由としては、大きい要素になったわけですよ。反対の理由にしたわけですからね。反対したほうはですよ。だからそういうことなどを考えれば、やっぱりこれは江差線といえどもね、不可分な関係ですからね、やっぱり同じ三セクの中で、一方買えるし、一方買えないなんてそんなばかなことはないと思うんですよ。だからこの整合性を図るためにもね、やっぱりそこはきちんと整理すべきだと思いますよ。それは、もし今のところでこうだあだと言えないのだとすれば、経過の中から考えれば、ぜひそれは実現されるようお願いしたいなというふうに思います。それから何本とまるかわからないということで、確かにそうだとは思いますが、私ども函館市としては、やっぱりアクセスのこの位置の問題等々を考え、アクセスのことを考えれば、いかに現駅に、現市内にお客さんを運ぶかと、誘導するかというのが最大の目的だと思うんですよ。そういうことから考えれば、木古内で降りて、降りた人は、恐らく想像ですけども、降りて観光するという人は、イコール函館にも観光するということの人だと思うんですよ、私は。何人降りるかわかりませんがね。少なくともそうやって降りた人をさらにまた新駅まで持って行って、さらに乗り換えして来るよりは、在来線といえども直行で現駅まで来るような誘導を図ることが私ども函館市としては大事なことになるんじゃないかと思うんですよ。そういう点からするとね、やっぱりこれもできればそういう形にするように、ぜひ市側としても要望するなり、対策をしてほしいのと、すべき課題だというふうに思うんですよ。だからぜひそういった点も念頭に入れながら協議に参加してほしいなというふうに思います。あと、この運賃の問題については採算の問題もいろいろあるんでしょから、概ね他都市と、他の三セクと横にらみしながら決定していくことでしょから、これはこのようにして、安いにこしたことはないんですけどね、経営難にあっ

てもまた困るわけですから、その辺のバランスを取りながら決定されていくことでしょうか、それはそれとして見守りたいと思います。あと、概ねそういったことでこの基本方針が、大した問題がなく進められようとしているとすれば、市としても、私どもとしても、報告された私ども側の一人としても、これはこのとおり認めざるを得ないのかなど。今言ったような問題もありますけれどもね、多少はね。基本的には了解しなければならぬ問題かと思えますけれども、ともあれ、何度も言うようですけれども、新駅との関係も不可分な問題でありますから、ぜひ一つ、私どものこれまでの取り組みを十分生かして、我々の要望に応えるような努力をしてほしいなということで、要望と意見を申し上げて、とりあえず終わります。

○委員長（出村 勝彦） よろしいですか。はい、企画部長。

○企画部長（谷口 諭） ちょっと今の点で2点。三セク後の切符の購入の仕方、それについては、私どももきちっとまたお話を伺ってまいりたいと思いますし、それから新幹線で降りた方の新駅への誘導といたしますか、基本方針、理念の中にもありますように、新幹線との乗り継ぎもスムーズにするということも掲げておりますので、その辺何分、まずはベースは新幹線のダイヤ設定ということになるかと思えますが、その辺は十分勘案しながら、今後基本計画の策定につながってまいってまいりますので、その辺のところは我々のほうとしても話をさせていただきたいというふうに思います。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） いいですね。本間委員。

○本間 勝美委員 1点だけ質問させていただきたいんですけども、いただいた資料で4ページの右側の参考資料等と書いている下の部分なんですけども、JR北海道からの譲受資産というふうに書かれています。木古内・五稜郭間37.8キロメートルは、電化路線ですね。電化されてますけども、現在のJR北海道と第三セクターの会社が運営する列車は、現在JR北海道が運行しているキハ40というワンマンのディーゼルカーですよ。しかし、JR北海道からの譲受資産を見ると、本来であれば必要のない電路設備、変電所、信号、通信設備等というふうに書かれていますけども、電車線に関しての部分も入りますと。恐らくJR貨物が電気機関車をけん引して、走っているということもあるので、JR北海道から全ての資産を第三セクターの会社が譲り受けてということだと思えるんですけども、知りたいのが、旅客収入、収入の部分で、旅客収入のほかに恐らくJR貨物から収入が入ってくると思うんですけども、その部分が一切触れられていないので、例えばその電化に関係する部分をJR貨物から幾ら、あるいは鉄道の部分も運行するので幾らというの、きっと決まっているのかなと思うんですけども、その辺が明らかになっていないと、なかなか収支の見通しも含めて、よくわからないんですよ。その辺がもし示していただければ、大変ありがたいんですけども。もしなければ後日でもよろしいので、資料等で教えていただきたいと思うんですけど、いかがですか。

○企画部計画推進室政策推進課長（川手 直樹） 第三セクター鉄道に係る貨物調整金の考え方にかかわるということで、私のほうから御答弁させていただきます。本間委員御指摘のように、現時点で三セク鉄道の収支の中で貨物調整金をかなりの分を見込んでおります。というのは、国がこの区間に関して、三セク鉄道だけではなくて、貨物列車が通るということで、普通の客車に比べて線路、あるいは路盤も含めて、相当数負担がかかるということで、その負担の、回復というんでしょうか、その今傷んだ部

分を補修したりするのに相当費用がかかるということで、国がJR貨物の運行する区間について貨物調整金という制度でJR貨物に交付し、その交付したお金が、いわゆる使用料という格好で三セク鉄道に支払われるという、大まかにいうとそういうスキームでございます。で、現時点で三セク鉄道どの程度見ているのかという部分で言いますと、ちょっと細かい数字になるんですが、一応収入の内訳、大きく4本柱がございまして、運輸収入ということで、これは旅客運送にかかわるいわゆる運賃の部分でございまして、そのほかの広告だとか、雑入の部分、これは金額的にも細いんですが、そういうのもございまして、あと線路使用料と車両の使用料という2つがございまして、お尋ねの部分はこの線路使用料にかかわる部分でございまして、こちらにつきまして30年間の累計でございまして、こちらについて、JR貨物から入ってくるお金をトータルでお話いたしますと、収入の合計で30年間の合計で262億円。もう少し細かく言いますと、262億7,100万円。収入、30年間トータルで見てるうちの、220億1,500万円、これが線路使用料という格好で入ってきているものでございまして、相当の部分がこちらに入ってきているということになります。で、先ほどのお話の一番初めに戻りますと、そういった収入を線路使用料ということでJR貨物から貨物調整金としていただく前提として、そういった貨物の運行に係る試算等が、この三セクできちっと保有して、維持補修もしなければならないということが前提になりますので、そういった試算も合わせて第三セクターで取得するという考え方に立っているものでございまして、

以上です。

○**本間 勝美委員** ありがとうございます。そうすると、貨物が運行していない全国の第三セクターの鉄道に比べれば、JR貨物が運行しているということで、十分に条件としてはいいよというふうに見えるんですか。そこら辺どうですか。

○**企画部計画推進室政策推進課長（川手 直樹）** はい、そのように見ていただいて構わないと思います。JR貨物が運行することによって貨物調整金が入るということで、この第三セクターの収支、非常にいい形で見込むことができたというふうに理解をしております。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** 一応今回キハ40ということで、新しくないですよ。古い車両を譲り受けるんですけども、今後設備投資、客車の設備投資等々を行っていくためには、今お聞きした貨物調整金が入ってくるという見通しの中で、そういった車両の更新含めて、今のところできるような状況であるということではよろしいでしょうか。

○**企画部計画推進室政策推進課長（川手 直樹）** 車両につきましての御質問でございます。車両につきましては、当初の導入時点では中古の車両ということですが、当然傷みますので、開業後概ね20年後くらいをめどに車両を更新する計画になっております。こちらについては新車で一応試算上は見込んでいるものですが、こちらについては客車でございまして、基本的にはJR貨物の貨物調整金の充当外になりますので、財源的にはこれは別の手当になるというものでございまして、いわゆる出資金あるいは自治体からの補助金というもので充当するという考え方に立っているものでございまして、

○**本間 勝美委員** わかりました。

○**委員長（出村 勝彦）** よろしいですか。他に御発言ございませんか。

（「なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） ないようですので、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。

以上で本件を終了いたします。

それでは、次に当委員会が今閉会中に行いました調査の報告を行います。

当委員会におきましては、昨年12月にJ R北海道に対しまして、アクセス列車についてやトレインオントレインの開発状況等について調査を行うとともに、本年1月には鉄道・運輸機構に対しまして、新函館駅舎の構造等について調査を行ってまいりました。さらに先般、新駅舎の設計について鉄道運輸機構が関係自治体に対し説明するなど、その概要が明らかになったことから、先週2月20日、J R北海道にお伺いをし、改めて説明を受けてまいりました。

委員の皆様におかれましては、短期間での日程調整ということもあり、御面倒をおかけしたところもあろうかと思えます。大変お疲れさまでございました。また、理事者におかれましても、何かとお忙しい中、御同行いただきましてありがとうございました。

先の2件の調査報告につきましては、既に皆様に配付しております。また、先週実施いたしましたJR北海道に対する調査報告書は現在作成中ではありますが、調査に参加できない委員も多くおられましたので、本日は取り急ぎ、皆様のお手元に調査の際の画像を資料として配付しております。

J R北海道からは新駅舎の設計概要について駅舎模型を用いながら詳細に説明をいただき、これまで図面上でしか確認できていなかったものを視覚的に確認することができ、駅舎の具体的な構造や利用者の導線などについて具体的にイメージすることができ、非常に有意義な調査でございました。

ここで、御同行いただきました理事者から改めて説明を受けたいと思えます。よろしく申し上げます。

○企画部長（谷口 諭） それでは、私も同行させていただきましたので、若干、お手元に配付の写真があるかと思えますけれども、それを見ながら御説明させていただきます。

訪問の趣旨なんですけれども、先般、新幹線駅舎の構造が、鉄道・運輸機構のほうから駅の設置される自治体に対しての説明が2月7日、8日になされました。当市は駅は設置されませんが、やはり在来線のアクセスということで、当然関心も高いということでした。新幹線車両とアクセス列車とのスムーズな接続、これが関心が高いことということで、このことはどちらかと言いますと在来線の駅舎にかかわるものであるということで、その考え方を行うべく、市議会とそれから市とでJ R北海道を訪問したところでございます。議会の特別委員会からは正副委員長、それから松宮委員、藤井委員、そして私等も含めまして合計7名でJ R北海道の本社をお伺いいたしました。2月20日でございます。午後1時ちょっと前から1時間程度説明を受けまして、対応していただきましたのは、前に訪問したときにもいらっしやった菅野常務さん、そのほか技術部門の担当の方数名も来ていただきまして、模型とともに説明を受けたところでございます。この模型、若干全体が白くて見づらい部分もあるかと思えますが、1枚目はこれは全景で、その建物がいわゆる南側の正面というか、南側のほうになります。大野側といいますか、南側のほうですね。1枚目の下のほうがそれを正面から捉えたものでございまして、手前に広がるのが駅前広場ということでございます。2枚目ですけれども、白くて見づらいかもしれませんが、これは駅舎の1階部分、2階の天井を取り外しまして、それを上から捉えたものでございまして、見づ



らいかもしれませんが、ここには一応新幹線車両も入ってきて、札幌行きの特急列車、それから函館行きの方のアクセス列車がつながっているというところでございます。3枚目をちょっとお開き願いたいと思いますが、これは逆に北側のほうから、新幹線のホームというより、在来線のホームを主体的に撮ったものでございまして、ちょっとわかりづらいかもしれませんが、こちらの短いほう、これが函館につながるアクセス列車のホームでございまして、もうちょっと下にありますが今度札幌方面につながるスーパー北斗ということでございます。これではちょっとわかりにくいですが、平面で新幹線を降りた方が平面で移動できて、函館方面、札幌方面に両方に接続できる、乗り換えできるというふうな形になっております。あとその次のページが、特に下のほうは2階の駅舎の様子のものでございます。ちょっと白くて本当に見づらいものではございますが、大まかに確認できたことを申し上げますと、新函館の開業時におきましては、新幹線と在来線、在来線は函館方面、札幌方面が可能な限り平面移動できる構造となっております。それから現函館駅までの区間は電化されることになっておりますけれども、現在は工事の認可に向けて作業中というふうに向っております、少なくとも25年度中には工事には着手にはなるということで、当然新幹線の開業までには間に合わせるということでございました。それから現函館駅へのアクセスの列車、これは現在JRさんで考えていらっしゃるの、ワンユニット、3両編成というタイプが基本であると。そして、ホームの長さも3両編成分ということでございました。ただ、繁忙期でオーバーフローを起こすような場合は、いろいろ増発や何らかの対応でそれは対応していただける、それを検討していくということをお伺いいたしたところでございます。それからアクセス列車につきましては、JR北海道さんで新造をする予定であると。ただその車両形態、発注の時期等については、現段階では未定であるということが確認できた内容でございます。

以上、かいつまんで訪問の内容を説明させていただきました。よろしく願いいたします。

○委員長(出村 勝彦) ありがとうございます。以上で委員会の調査報告を終了いたします。

○福島 恭二委員 ちょっと聞きたいんですけど。

○委員長(出村 勝彦) それでは、撤回して。いいですよ、福島委員。

○福島 恭二委員 御苦労さまでした。それで、報告いただいたんですけども、今回のこの札幌訪問というのは、あらかじめ予定していたものなののでしょうか、市として。どうなんだろうその辺。または、特別委員会のほうで説明を受けに行くということに同行したってということなのか。どうなのか、ちょっとお知らせください。

○企画部長(谷口 諭) 先ほど言いましたが、2月上旬、7日、8日に新幹線駅舎が具体的に機構さんから自治体に示された。私どもは、先ほど言いましたように、駅の設置自治体ではありませんことから、機構さんから説明がなかったわけですけども、ただ一方でそれと接続といいますか、一緒になります。在来線との接続、これが我々として関心が高かったということで、それは私どもと、それから事務局を通してですけども、議会とお話をして、速やかにJRさんにもお伺いしようということで、2月20日の訪問というのは決まったということでございます。

以上でございます。

○福島 恭二委員 最終的には合同でJRさんにお邪魔したということなんだろうけど、今の話の前段も話があったように、駅舎に関して案に口をはさめる余地もない、立場にない函館市やのお話になってま

すけどね、確かに駅舎を建てるに当たっては、負担金だとか何とかそういうものは出さなくてもいい立場に立っているからでしょうけども、しかし、これまで何度も議会あるたびごとに言ってきたつもりなんだけど、とはいうものの、いろいろ歴史的な経過があって、新駅は大野につくってというふうになったけれども、やっぱりそれはそれなりに経過があるんだけれども、私どもとしてはそうなった以上、以前にも増して、より関心を持って、現駅と新駅のアクセスの問題はさることながら、駅舎がどういうふうにつくられるのかと、こういうことで関心を持ってやっていかなければならない課題だったと思うんですよ。ところが、残念ながら前回の委員会でもお答えいただいたように、松宮委員のほうからの質問だったんですけど、結果的にこの新駅舎をつくるに当たって、説明も受けもせず、参加も要請もされないうで、不可分な関係の新駅なのに、新駅をつくるに当たって、一切函館市の意見は聞いていただけなかったんですよね。取り入れられるものは取り入れられたとは思いますがね。それなりの要請文はあったことは過日も聞いたけどもね。で、もらった資料では、平成22年2月と平成23年2月に2回、この問題について、駅舎も含めてということですけど、駅舎だけでなく、要請に行ってるという、その他大勢と行ってるんですよ。これは報告がありましたからわかりますけどね。このようにして、一番大事な我々の要望、取り入れていただくと、生かしていただくということの行動が何にもなされてなかった。これが、私があえて言うまでもなく、あなたもかわったばかりでしょうけども、以前の経過は十分承知をしていると思うんです。函館市としては、札幌延伸には反対ではないけれども、在来線の分離には反対だということから一大戦争が始まったわけですよ。その結果として、JRさんと機構さんにえらい迷惑をかけて、そして話し合いの窓口というのは閉ざされてしまった。むしろこちらの側で閉ざしたんですよ。函館市として。この間、機構さんとJRさんに行って聞いた限りでは、平成22年の段階で最終決定してるんですよ。私どもはそれまで、本当にその一番大事なときだったんですよ、一番大事なときに何ら私どもの意見が反映されないといいますが、ゼロとは言いませんよ。今のこのアクセスの問題についても、説明を受けてきたという説明をされましたけど、これについて、私に言わせれば、札幌開業まではいいですよ。札幌開業後になると全く新幹線も含めて、全部橋を渡らなければならない。いや、恐らくや、これからの要望としてエスカレーターくらいはつけてくれるのかなと思ったりはしますけどね。でも、それはこれからの問題になっちゃっているわけですけども、いずれにしても現時点での内容はそういう内容になっているわけですよ。しかも、願わくば、札幌から来る新幹線が乗り換えしななければならない、橋を渡らなければならないんじゃないんですよ。この間もしゃべったと思うけど。逆なんだよね、これね。肝心の東京から来た列車が今度は全部橋を渡らなければならないとなっちゃうんですよ、将来はね。札幌から来る列車は、在来線もあるし、それこそ三セクになるのかわからないけども、来る列車はたくさんあるんですよ。たくさんってあれだけね。乗り継ぎをしなくても、逆に問題でもあるわけですよ。そういうことなんかも非常に残念でならないんですよ、私は。議員の一人として市民にどう顔向けしたらいいのかという、そのくらい私は責任感じてますよ、この問題については。札幌延伸の段階で、別にひけらかすつもりでないけども、私も何年来、中央に行って、陳情に参加をして、中央の声を痛いほど聞いてきました。そして繰り返し繰り返し言われたことは、第2の国鉄をつくりたくないんだと。したがって、新幹線が開通後は在来線は廃止ですよ、または三セクにするかどうかね、基本的には廃止ですよということなんです。それについて、函館市さん、いいんですかというこ

とまで迫られた時期もあったんですよ。それでも、それを飲み込んで、まず北海道新幹線を函館までやってくれと要望したんですよ。当然札幌延伸の段階では、ああいう在来線経営分離というものが出るのは当たり前の話なんですよ。そういうことを知って、知りながら行動してきたという経過なんですよ。私はだから、そういう点では、何度も言ってるんだけど、反省の一つとして、札幌から小樽の間ですか、これが在来線でないという位置づけされた。願わくば現駅から新駅までの間はそういう扱いにしてほしいと。不可分な関係ですから、函館は。死活問題になるんですから、アクセスがなければね。だから、三セクにしてもレールでやらなければならないことは当然のこととして受けとめていました。ですから、願わくば、その段階で気がつけば、同じ扱いにしてほしいと言えよよかったんだけど、残念ながら凡人でそこまで気がつかなかった、私は。だから、責任ある立場で陳情した立場からすれば、反省をしなければならない。市民に詫びをいれなければならない問題でもあるのではないかと、それは思っています、私は。そういう中で、今日こうなった以上、やっぱり何としても少しでも短時間で便利で快適に運べるようなアクセス列車、アクセス含めて列車つくりたい。思いはそこにあるんですよ。函館が新幹線現駅まで持ってくるために100億円もかけて投資したのに、何言ってるんだという意見もありましたけど。それはもうあそこに駅を承認した後の話なんですよ。これだって、願わくば現駅にしてほしいと、確認書結んで、やってきましたよね。だけれども、当初は120億円くらいかかるだろうと。その10倍になったんですね。1,000億円かかると。したがって財政難から断念せざるを得ませんと言ってるんですよ。それをつきつけられてと言いますか、報告されて、函館市は何やりました。私も含めて何ら抵抗もせず、抗議もせず、飲み込んだんですよ。御承知でしょ。飲み込んでおきながら、あとになったら冗談じゃないと。何事だと私は言いたいんですよ。そういう仁義に反するような行動はやっぱりとるべきでないと思うんですよ、私は。そういったいろいろな経過の中で、今日があるわけですよ。そして一番大事な、もう開業間近な駅を、不承不承かわかりませんが認めました。認められる理由があったんですよ、それだって。だから、認めてしまったんだから、一応そこいかに便利に、さっき言ったような我々の意見を十分反映した駅になってほしい、してほしいと、したいなということで、運動してきたはずなんだよ。それが、この間言ったように、駅舎の具体的な話が、お金を出さないからかどうかわからないけど、一切参加もさせてもらえないという。当時の首長さんの重大な背信行為ですよ、私に言わせると。それが現在なんですから。この間行ったら、もう予算上これで決まったと、決定されたって内容なんですよ。我々特別委員会つくるときも、今ごろつくったって何が始まるんだと、もう決まってしまったんでないかという人もいたよ、確かに。しかし、私どもはデパートよりは専門店をつかってやっぱり集中的にこの問題について対応すべきだと。新駅の駅名の問題も含めてだよ。私どもは特別委員会としては、議会の意思として明確にして行動しなければならないと思って、こういう委員会を設置したんですよ。だから、そういう点を考えると、私ども非常に責任のある今のこの委員会なんですよ。将来の函館を左右するくらいの問題なんですよ、これはね。だから、今説明を受けたから、木古内、北斗という都市と同等に説明を受けて、来いっていう話でないですけど、行ってね、きちんと同じような説明を受けてきたんですから、これはこれとしてよかったなと思ってますよ。だから、願わくは本当に行政のほうがもっと積極的にアポイントして説明を受けるなり、あるいは場合によっては、ついであつたら、北斗市に行ったんだから函館市さんに寄って説明してあげるかとの思いになるくらいの関係を

結んでなければだめだったんですよ。たまたま今回私ども特別委員会をつくったから、特別委員会として説明を受けたほうがいと、皆さんの総意で行ったんですよ。それでたまたまおたくどもと情報交換して、ばっちり息が合ったから共同で行ったということなんですね。これはよかったと思いますよ。だけど、いずれにしても前に説明されたような内容ですよ。さあこれからどうするかということなんですよ、これは。だから、今回それだって新聞を賑わしていますけども、私どもは決してアクセス列車のデザインだとか内容までは要望していないはずなんですよ。あなたのほうでもそういう要望してましたか。してなかったでしょ。それどうなんですか。これ、この要望書からいくと単なるアクセスの問題だけですよ。列車の車両についてというのはありますけど、利用客に見合ったりレー列車という程度で、具体的な中身まで入ってないんですよ。列車の中身ね。デザイン性の問題だとか、あるいは通勤列車でないとか、グレードの高い列車だとかというようなことなんかは全然要求してないでしょ。ちょっとその辺、今いろいろしゃべったけども、ちょっと確認したいのは、あなた方市としては、そういった具体的な列車名、内容含めてね、何本とかということまで要求はしたことないですよ。あるのならあるで教えてくれればいいんだけども、ちょっとそれだけ確認させていただきます。

○**企画部長（谷口 諭）** 前に御説明しましたアクションプランをつくりましたけども、その中では一応希望とすれば当然ユニバーサルデザインに配慮し、函館らしさを感じさせる高速運転可能な新型車両の導入とは位置づけてはおりますけれども、具体的に要望活動を行いましたのは、以前御説明しました平成22年と23年2月で、それにつきましては、その要望書に記載の内容のとおりのみ要望となっております。

以上でございます。

○**福島 恭二委員** 結局、あなた方も具体的なことを何も要求していない。私ども、あとで委員長に聞きますけど、委員会としても別に通勤列車だとかああいうものだからって何事も要求はしていないんですよ、まだね。この間JRさんに行って、いろいろそれぞれの思いを出しながら意見交換してきましたけどね、その程度なんですよ。いや、わかりました。私どもで整理しなければなりませんけれども、そういうような状況であるということだけは、やっぱり共通認識を持って、したがってこの問題は重大な問題になっているという共通認識の中で、これから進めていきたいなと思いますので、これひとつ十分反省しながら、今後ともまた歩調を合わせて努力していきたいなと思っていますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○**企画部長（谷口 諭）** 今福島委員から過去のいろいろな取り組みの経過のお話をいただきました。私も今の職になる前、新幹線の担当をしておった時代もでございますので、途中抜けましたけども、その辺の事情は、委員ほどではありませんけれども、存じ上げているつもりでございます。確かに運動の経過の中で、実際この札幌延伸っていうのが具体的に現実味が帯びてきたっていうのは、本当に平成23年の夏、法改正などいろいろあって、財源程度にめどがついたっていうのが実際の流れでございまして、平成17年着工になりまして、新函館が現実味を帯びてくる中では、我々、何と言いますか、札幌延伸、いずれは北海道新幹線で札幌までの開業ということが、当然最後の目標でありますけれども、やっぱり近い将来ではないのかなという思いも、そういう背景もあったのかと思いますし、あとはそのいろいろ

並行在来線、先ほど委員からもございました中で、いろんなその分離の形で、いろいろ地元として、署名とかいろいろそういう活動をしたときもございましたけれども、そういう関係では、確かにJRさんなどに我々としてもアプローチをしづらい状況というのは確かにあったのかなというふうには思っています。いずれにしても、今このような説明を受ける中で、新函館開業あと3年後ですけれども、少なくともまずは今提案されておりますきちっとしたアクセスというのは、まず新函館開業はきちんと確保してほしいと。我々もそう思いますし、あとは札幌延伸に向けてもできる限りその利便性の向上というものを考えて整備していただきたいというのは、お話をしまいたいというふうには考えております。今後とも委員の皆様、特別委員会、議会の意見も踏まえながら、いろんな必要な行動と言いますか、運動をしまいたいというふうに思います。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） いいですか。

○福島 恭二委員 とりあえず。委員長に聞けばいい。今報告あったとおり、委員会では何もその要求を取りまとめたないもんだから、それを委員会で取りまとめたみたいなの、この間新聞報道されてましたから、あれは間違いということですね。

○委員長（出村 勝彦） あの、どれを言ってるんですか。新聞報道ですか。

○福島 恭二委員 新聞報道。

○委員長（出村 勝彦） それは記者に、私聞いてみないとわからない。

○福島 恭二委員 じゃあ事実違うということですか。

○委員長（出村 勝彦） 私に聞かれたのは、20日に行くということ、どこから聞いたのかわかんないですけど、聞かれまして、ちょうど東京行ってるときに、それで行ったあれで通勤列車のことだとか何か言われましたから、いや、うちらとしてはやっぱり市民の希望というか、今までの経緯から言えば、そういうことはお願いしなきゃならんでしょ、お願いするとすれば、要望みたいな形ですかと言うから、いや正式には委員会に諮ってあれしますけども、お願いはとりあえず、行って、ただ行くわけではないですからね、今の点は聞いてみたいと、こういう話はしましたよ。

○福島 恭二委員 そしたら、ここに15日の夕刊なんだけど、JR九州のリゾート列車のようなデザイン性のある魅力的な車両の導入を要望していたと。

○委員長（出村 勝彦） それは、ですから聞いてみてください。取材した記者に。

○福島 恭二委員 勝手にマスコミが書いたってことなんだ。

○委員長（出村 勝彦） 私はそこまでは知らない。

○福島 恭二委員 ここに出ていますからね。

○委員長（出村 勝彦） あとでそれは。

○福島 恭二委員 それと、もう一つこれにあわせて書いてるんですね。要望内容と中身は違うんだと。したがって、20日に行って確認するって言ってますね。だから、要望したってことになってるもんだからね。私どもというか、私自身も要望書をまとめた覚えはないなと思ってるもんだから。そうすると、これも違うってことだね。

○委員長（出村 勝彦） それ、あとで協議しましょう。

- 福島 恭二委員 協議するんだけど、同じあれだから、確認しておきたいなと思ったのさ。
- 委員長（出村 勝彦） そうですか。
- 福島 恭二委員 そうすると、19日の今度道新に、道新って名前言っちゃったけども、リレー列車に乗るために観光客が来るような車両が望ましいと、20日にJR本社で改めてリゾート列車の導入を要望するんだと、こういうことも書いてあるわけですね。これも勝手に書いたということでもいいんですか。
- 委員長（出村 勝彦） いや、勝手じゃないでしょ。私には、18日の日にも取材がありましたからね、電話で。私も顔も合ってないし、よくわからないんですけども、その辺はやっぱりお願いする、要望ってことになりますかね、JRさんに行ったときには、そのことはお話ししたいと、こうは申し上げてはおりましたよ。
- 福島 恭二委員 この文だけとると、要望したいということですから。
- 委員長（出村 勝彦） まあ要望みたいな形になるでしょうね。
- 福島 恭二委員 よく解釈とすれば、要望ということで受けとめておきたいけれども、委員会として、委員長の立場ですからね。
- 委員長（出村 勝彦） ですから、それ聞いてください。委員会として云々と言ったら、まだ新駅の問題等々も含めて、これまた議論しますからね、きちっとした上で、お話ししましたよ。JRさんにはそういうふうに申し上げてきましたよ、ですから。
- 福島 恭二委員 いや、だから、それはいいですよ。要望としてね。そのときに伝えたいと言ったけど、やっぱり委員長として伝える以上、これあとでやります。
- 委員長（出村 勝彦） あとでやりましょう。
- 福島 恭二委員 けども、いずれにしても、新聞にはそういうことを言ってないということなんですね。
- 委員長（出村 勝彦） 具体的には言ってないでしょうね。
- 福島 恭二委員 言ってないんですか。もう一つの新聞にもこう書いてますよ。要望内容とは中身が異なるんだということも書いてるんですね。だから要望内容、あくまでもこの文脈を見ると、みんな委員会では要望した、要望書をつくったと、こういうあれしてるもんだから。
- 委員長（出村 勝彦） 要望書はつくってないですね。
- 福島 恭二委員 何もつくってない。要望を固めたこともないですよ。
- 委員長（出村 勝彦） あとで協議しましょう、それ。
- 福島 恭二委員 だから、いずれにしても事実を反するんだということでもいいですね。
- 委員長（出村 勝彦） どうですかね。それらも含めて協議しましょう。
- 福島 恭二委員 協議したって、新聞が本当なのか、嘘なのかって。
- 委員長（出村 勝彦） だから新聞報道に対しては、私は。
- 福島 恭二委員 責任持たないの。
- 委員長（出村 勝彦） いや、タッチできないでしょ。取材の記者のあれで書いてるんですから。
- 福島 恭二委員 シャベってはいないということ。
- 委員長（出村 勝彦） 取材の経過までは私わかりませんよ。あとにしましょう。

○**福島 恭二委員** はい、わかりました。

○**委員長（出村 勝彦）** それでは次に、これまで委員会として行いました J R 北海道及び鉄道・運輸機構での調査内容の整理及び今後の進め方についてですが、ここで皆様のお手元に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調査項目一覧を配付させていただきましたので御確認願います。

簡単に御説明をさせていただきます。左側の欄から順位、分類、大項目、小項目につきましては、前回までの委員会で確認をいたしました調査項目62項目をそのまま記載しております。次の確認欄につきましては、後ほど御説明をさせていただきます。その隣の機構から、J R、J R 貨物、道、北斗市、市等までにつきましては、調査項目の所管組織がわかるように記載しております。次に、12月26日・2月20日 J R 調査、1月22日機構調査及び調査内容につきましては、J R 北海道及び鉄道・運輸機構に対して行いました調査項目及びその内容を簡単に記載しております。なお、詳細につきましては、調査報告書を御参照願います。

次に、先ほど説明を飛ばしました確認欄についてですが、こちらは、一覧表の下に記載しておりますとおり、マル印を付しているものは、概ね事実が判明した事項ということで、調査済みの項目としております。また、三角印を付しているものは、現時点では未定あるいは検討中の項目でございます。では、これまでの調査により、マル印のある概ね事実が判明した事項14項目及び三角印のある今後も継続調査となる事項15項目についての計29項目について、委員の皆様とともに確認していきたいと存じます。それでは、副委員長よりお願いいたします。

○**副委員長（日角 邦夫）** 皆さん、お手元に大きなプリントありますよね。これについて1項目ずつ確認していきたいと思います。先ほど出村委員長のほうからマル印は何々、三角印は何々、何も書いてないのは何々というふうに言ってますので、そのとおりでございますので、1項目というか、アクセス列車、リレー列車等についてから説明というか、確認していきたいと思います。まずホーム対面乗車についてということで、これは機構及び J R のほうに確認しております。新函館駅開業時はホーム対面乗車可能。ただ、ダイヤの関係上すべてが対応できるものではないと。それから新幹線札幌延伸時は、下り列車は基本的に対面乗車にはならないということですね。それから、次の連結車両数について、J R の需要見込みの把握ということで、これも確認されております。3両編成、定員数は400名と考えられています。イ5系ということで全体で720名くらいですか。その6割ということで400名ということで計算されております。車両の乗車人員について、これも確認されております。次に緑に入りますけども、新駅・現駅間の運行について、ダイヤの適正化、停車駅、所要時間、乗車料金等基本的なこれについては、まだ未定ということもあります。ダイヤができてからということもありますので、基本的な新幹線の輸送体系等の計画、調整段階で、まだアクセス列車についての検討には至っていないということでもあります。デザイン性のある外観や内装、函館を印象づける魅力的な車両の導入についての調査ですけれども、これについてもまだ調査、現時点では未定と、検討中ということですね。それから本数減の回避について、これについても同様でございます。直接 J R に対して調査していないが、他の調査結果から現時点では未定と推測されると。アクセス列車そのものがまだ具体的にないことからですね。それからアクセス列車のネーミング、愛称についても同様でございます。次に新函館駅についてですけれども、橋上駅舎の構造について、これは J R のほうに行って確認してあります。J R 北海道及び機構の

調査資料のとおりということで、今月20日に出向いております。新駅計画構想の進捗状況について、これについては、現在工事発注中と、2月に工事契約、春頃に工事着手と、開業1年前には駅の形が見えてくるということで調査済みであります。次、新幹線新駅の名称について、これについては、まだ未定と言うか、まだ、なってません。広くいろんな意見を踏まえて最終的に決定するというので、JRのほうから言われております。あと、これはまだ何もやっていないですね。鉄道関係以外の施設について、団体バスの乗り入れ等について、駐車場の収容台数と有料なのか無料なのか、これについては、道並びに北斗市が相手の調査ということですね。次に電化について。電化の工事計画について、五稜郭・渡島大野間約14.5キロの電化工事計画、函館・五稜郭間は現に電化工事がされ、終わると言うか今既存であります。認可申請準備中であり、春頃には工事着手と。平成27年度の開業の予定で工事を進めているということでJRから答えをいただいております。アクセス列車の江差線乗り入れについて、それから電化開業イベントについて、これらについては相手はJRですけども、これについてはまだ聞いていないということですね。それからその他新幹線開業後の在来線の輸送体系について、それと新幹線駅から現函館駅間の線路について、七飯・渡島大野間の複線化、これについては、設備改良等大きなものはないということで、複線化はしないというふうなお答えをいただいております。特急北斗、特急スーパー北斗について、現駅までの運行の継続、これについては現行運行と変わりなしと、そのままということですね。新幹線開業後の特急列車の始発駅について、これも下りは函館が始発ということですね。それから、次、緑に入りますけど、現行の函館本線の特急列車の増減について、それから現行の函館本線の普通列車について、それから現行の寝台列車について、これについては直接JRに対して調査はしていませんが、他の調査結果から現時点では未定と。要は新幹線ダイヤがはっきりしない限りこちらもしっかりできないということですね。ということで、現時点では未定、検討中ということになります。次のページをお開きください。新幹線の速度について、トンネル内含む一般区間と共用区間について、トレインオントレインの開発状況等、これについてはJRに昨年行ってきました。共用走行区間の最高速度は当面140キロと、それから平成30年春を目途に往復1本の高速走行の現実を目指していくと、最終的にはすれ違いの時の減速システムやトレインオントレインの開発により、常に260キロ走行を可能としたい。それから供用区間の安全確保についても同様でございます。これは確認されております。次に緑の色になります。東京・新函館間の乗車料金について、その下の新青森・新函館間の乗車料金について、割引引き及び立ち席特急券について、東北新幹線は現在全車両指定ということもあります。それから高速化による乗車料金上昇について、利便性の高い青函間のチケットの販売等ですね。これについては、まだ検討中ということで、現在の新幹線運賃・料金の延長線上になると思いますが、まだ何も決まっていない状況であると。割引切符は通常正規の運賃、正規の料金が決まってからその上で割引料金が決まるというふうになっているということになります。木古内駅への停車について、これは先ほど議論もありましたけど、今まだ決まっていないということですね。それから新幹線の新函館駅への乗り入れ本数について、直接JRに対してこれもしてませんが、まだダイヤがはっきりしないということでは、検討中というふうになります。始発列車、最終列車の到着時間及び発車時間についても、正確なダイヤが確定していないので、検討中ということになります。それから地元産物の新幹線を利用した高速輸送の可否について、新幹線車両を利用した小口貨物輸送の検討と対応した新幹線車両の開発について、こ



これはまだ未調査でございます。次に貨物輸送についてということで、青函トンネル共用区間の速度について、それから青函トンネル共用区間の同じく安全についてということで、今現在 J R 北海道及び機構で調査しているということでもあります。貨物列車の青函トンネル利用本数について、これも新幹線ダイヤが明確になってからでないといけないということで検討中というふうになります。五稜郭機関区の拡大について、将来的に五稜郭機関区が貨物輸送の機関車の拠点というふうになりますので、これについてもまだ調査していないということですね。あと J R 函館支社の人員について、これ函館市の人口というか、それとの関係もありますので、これについて、さらには市と J R 北海道との関係、これもまだ未調査と。市と J R 北海道との関係について、連絡協議会について、今までも信頼関係含めてつくり上げてきていると思うんですけども、それらをより確実にするということですね。これまだ具体的に動いていないということでもあります。市民参加の取り組みについてということでは、新駅・現駅間の沿線の景観の向上について、新幹線開業が実感できる企画、アイデアについて、新幹線開業までのカウント表示について、これについてもまだ未調査ということでもあります。次のページになります。新幹線と鉄道をメインとした体験・体感観光づくりについて、函館総合車両基地、これ仮称、七飯にできるんですけども、その見学コースづくりについて、それと青函連絡船記念館の展示内容の工夫について、市電そのものの観光化について、これは市と道ですけども、これもまだ未調査でございます。新幹線開業に向けてのイベントということで、これも未調査であります。新函館駅を中心とした旅行商品について、これも同様でございます。次に広域観光についてということで、道南周遊観光地づくりについて、青森県の自治体と連携した周遊観光地づくりについて、新幹線を活用した東北と一体となった観光化について、海外観光客の誘致、青函市民割の—これ切符ですね、導入の検討について、両市民が互いのまちの情報を共有できる仕組みについて、これらについてもまだ十分な調査はできていないということですね。実際、広域観光等動いているものもありますけれども、委員会としては確認はしていないということですね。新幹線開業後の韓国・台湾の映画・ドラマのロケ誘致について、これらもまだですね。次に、北海道新幹線函館開業に向けての首都圏への広報活動について、同様でございます。現函館駅からの二次交通について、新駅から現駅に降りた観光客のアクセスということで、市電の路線活用について、駅前のバスレーンについて、第三セクター鉄道五稜郭・木古内間について、沿線施設の全国区化による現駅利用者の増加、市電、函館バスのほか、タクシーの活用について、現駅からの利便性の高い二次交通の構築について、これらに対応は市でありますけれども、これらの調査もまだということでもあります。産業振興についてということで、首都圏のオフィスの誘致について、それから現函館駅についてということで、現函館駅舎の改修はあるのかどうか、ホテル J R インが計画されていますけれども、その概要と開業について、それから駅前広場のバス乗降についてと、まだまだ確認されていないということでもあります。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） 以上のとおり、調査によりさまざまな判明した事項もございしますが、J R 北海道が所管しておりますアクセス列車にかかわっての詳細や新幹線の輸送体系等の計画については、まだまだこれからの検討課題でもあるということが確認できたところでございます。

それでは、これまで当委員会が行ってまいりました調査内容につきまして、資料のとおり確認させていただいてよろしいでしょうか。

○**福島 恭二委員** 確認するのはいいんだけど、これからどうなんでしょうかね。今までは、JR行ったり、機構さんに行ったりして調査できたんだけど、今度黙ってここにいても調査できないんじゃないかと思うんだけど。具体的にどういうことを考えているんだろうか。ちょっと腹案でもあったら教えてください。

○**委員長（出村 勝彦）** 今後につきまして、これから今お話ししますが、理事者に確認させていただきまます。北海道新幹線開業まであと3年余りとなり、先般明らかになりました新駅的设计概要についてやアクセス列車も含めた函館への二次交通検討部会の立ち上げ、広域観光の推進を目的とした東北・北海道交流連絡協議会の設置、新幹線関連フォーラムの開催など、いよいよ開業を見据えた動きが目に見える形で本格化してまいりました。新幹線開業の効果を最大限に発揮するためには、関係自治体はもとより、JR北海道との連携、意思疎通、さらに強化していくことが不可欠と考えております。そこで、当委員会としても最優先課題と位置づけておりますアクセス列車、あるいは新函館駅舎にかかわり、これまで2回、JR北海道にお伺いをし、調査を行ってきたわけですが、当市におきましては、新幹線と在来線とのスムーズな乗り換えの実現、また、利便性、快適性のあるアクセス列車の導入や、電化工事の進捗も含めた速達性が確保される運行体制の確保、さらには新駅の名称といった、さまざまな課題がございます。これらの課題に対しまして、今後、理事者として、こういったスタンスで望むお考えなのかお聞きしておきたいと思ひます。

○**企画部長（谷口 諭）** 当面の課題に対する理事者としてのスタンスということでのお尋ねでございます。具体的に例を挙げていただきましたけど、まず新幹線と在来線とのスムーズな乗り換えの実現、これは前回JRさんのほうに訪問して概要が明らかになりましたので、それと電化につきましても本当に新幹線開業が迫っている中、その時期にきちっと確実にしていただくということをごきちとお話をしてまいりたいというふうに考えております。それから、先ほども言ひましたが、JR北海道ではアクセス車両は新造をするということをご予定しているということでございますが、アクションプランにも位置づけておりますけれども、利用客の利便性、快適性が確保されたような車両にしたいと。そして我々とすれば、それに乗り継いでいただいて、函館らしさが感じられるような、そういうものも考えていただきたいというものもお話はしてまいりたいなというふうに思ひます。それからアクセス列車、速達性ということで、十分そのダイヤ等接続して、十分な運行本数が確保される、それから時間も短縮できるように、それもお話ししてまいりたい。これらはいずれもアクションプランに位置づけられておりますけれども、議会での議論も踏まえ、そしてまた今推進機構のほうでは二次交通部会というものも立ち上げることとしておりますので、これはアクセスばかりでなくて、そのほかバス協会、タクシー協会なども入って、いろんなアクセスのことについて議論する場とする予定でございますが、そういうことも踏まえて、いろいろ声を出していきたいというふうに思ひます。それから、駅名のお話もございましたが、駅名につきましては、これまでも市長、議会等でお話をしておりますとおひ、いわゆる平成10年に駅・ルート公表がなされましてから新函館（仮称）というものが位置づけられたわけですが、それがそれ以来ずっと使われてきて、要望活動でも、また普通の私的な場面でも使われてきて、そういうふういろいろ浸透してきてると、そういうことを踏まえれば、やはり、あとは今後道南の基幹駅となる駅でございますので、それにふさわしい名前ということであれば、新函館というのが最も望ましいと

いうふうに考えております。そして、昨年10月ですけれども、市長も実際、JRさんのほうにお邪魔しまして、相談役なり社長のほうにもこの考えというのはお伝えをしてきております。JRさんからは、その時点では、利用者にわかりやすく、親しまれる名称にしていきたいというふうにしかお答えはいただいてなかったんですけど、市としましては、現在、市長としてみずからのお考えを伝えてきておりますので、しかるべき時期にまた動くといえますか、そういうことを考えたいというふうに考えております。それから駅舎に関しまして、一つ、この前新聞にも出ましたけれども、観光案内所というものが設置されることになっております。これは北斗市のほうが主体的に、付帯施設の一つとして2階につくることになっているんですが、地域として、北斗市ばかりではなくて、魅力的な情報発信というのできるように、北斗市、それからJR北海道、そして北海道、そして近隣自治体とともに鋭意これから協議を進めていくというふうにしております。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） ありがとうございます。福島委員。

○福島 恭二委員 ちょっと今の説明というか、お答え、委員長のにお答えしていただいたんですけど、私も今ここで、平成21年につくられた開業に向けたアクションプランに基づいて今調査研究重ねているところなんですよ。で、そのアクションプランの中に今言われたようなこと、もちろん私も調査している内容が網羅されていることなんだけど、市としては、先ほどの答弁からすると、具体的なことはここに書いているとは言わんけども、例えばアクセス列車のデザインも含めて、迅速性、快適性ということは、かねてから言うてはいるけれども、具体的なことは要望していないと。だからこれから具体的に、この間の新聞報道もあったもんだから、改めて具体的なことを要望したいということだという意に受けとめたんですけど、それでいいのかな。それからもう一つは、その新聞報道にもあったんですけども、迅速性、快適性ということの中に、あわせて、いわゆるリゾート列車的なものを配置すべきだと。観光協会の皆さんもがっかりしたという談話もあるんですけど、何がっかりしてるのかなと。ちょっと勘違いしているんじゃないかと思ったりもするんですけどね。何か九州の指宿の話も報道されてましたけど、あれは鹿児島から指宿まで45キロあるんですよ。45.5キロあるんですよ。そしたら約1時間くらいかかって行くんですよ。その場合は、ゆったりとした列車に乗って、車窓を見ながら、楽しんで、ゆったりして行きたいという思いになるでしょ。しかし私も、18キロ、今25分のやつを17分にするっていうんですから、その17分の中に旅情を楽しむようなゆったりした列車が必要なんだろうかなと。かといって山手線みたいな、ああいうロングシートばかりの列車ではどうかなというふうに思いますよ。思いますけども、まだ具体的になってもいないものを想像でものを言っているような感じもするんですけども。しかし、私は迅速性、快適性を優先すべきだと思うんですけども、市長は確かにそれもあるけども、やっぱり迅速性ということを優先したいなというような思いだから、当然市長言ったんだから、そうだと思うんですけどね、あえておたくに聞いたって同じ答えだからいいんだけど、そういうことだと思うんでね。私はそれでいいと思うんですけど、感想を言ってください。

○企画部長（谷口 諭） 福島委員おっしゃいましたように、アクションプランの中におきましても、ユニバーサルデザインに配慮し、函館らしさを感じさせる高速運転可能な新型車両の導入ということを位置づけております。抽象的に快適性と申し上げておりますけれども、やっぱり新幹線で揺られてきて、

函館まで目指すのに17分とはいえ、そこら辺を快適に移動してほしいなというふうな思いはございますので、そういうことを具体的に今後、要望してできること、できないことはあるかもしれませんが、それはきちっと地域として考えていきたいと。機構のほうでもいろいろ御意見はあるかとは思いますが。いろんな意見はあるかと思えますけれども、それらも集約していかなければならないのかなとは思っております。ただ、JRさんにもこの前確認しまして、今具体的にこういうものをこういう形状で、こういうふうにして発注だということにはなっておりませんので、これは地域として要望させていただきますよということでは、それは要望は要望として伺います。できること、できないことはありますけど、そういうふうな形になっておりますので、要望はしていきたい。それと、リゾートということのお話もございました。確かに指宿のたまたま箱、あれは鹿児島から1時間程度移動するというので、その移動の間にその叙情を高めていただくとかっていうねらいもあるかと思えます。一方、函館は確かに17分ありますけれども、いずれにしてもそれに乗り換えていただくということで、それを不便に感じないような、観光に期待を胸ふくらませていただけるような、そういう列車にはしなければならぬなと思っています。JRさんとも具体的にお話したときも、ボックス型のああいうものもいいものか、例えばロングシートがいいものかというのは、本当に我々が利用客の皆さんをお迎えしたいという、おもてなしの気持ちというのも大事ですけども、じゃあ本当に利用者の方がどのような形態を望んでいるのかなと。そういうのもやっぱり考えていかなければならぬなというふうには思っております。

感想ですけども、以上でございます。

○**福島 恭二委員** わかりました。比較するところをちょっとね、同じようなところならいいんだけど、そうでもないっていうこともあるんでね。市民の皆さん、過剰反応して、いやいや、それではまずいという判断をした人もいますけど、ともあれ、私もそういう距離からすれば、やっぱり迅速性、スピードを優先するというふう考えたほうがいいと思うんです。で、いかにこの現駅に来ていただくか、そのためにさっきちょっと言い忘れたけども整備したんですよ、函館駅前。誘導政策の一つとして整備したんですから。一刻も早く市内に来て、これから市長の政策からすると賑わいを取り戻すための整備をしようということですからね。そのために準備しているわけですから。ぜひ一つそういう形で進めていただきたいと思うし、私どもとしても、先ほど委員長とちょっとやりとりしたけども、そうだってはっきり言ってないものをね、言ったような報道があって、ちょっと混乱はしたけども、この間、20日にJRさんに行って、いやいや、そうではないということで説明をして納得をしていただいたということですから、引き続きJRさんとの関係はいい関係で継続されるようですから、いいんですけど、しかし、いずれにしても誤解されないような行動もしなければならぬし、対応していかなければならぬと思えますので、ぜひひとつ、せっかくなつくたアクションプランですから、アクションプランを生かすような努力をお互いに行きたいなと思えますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○**松宮 健治委員** 20日にJRに行った特別委員の一人としての、僕もあの新聞報道を読んだとき、確かにロングシートで通勤電車、あの文面からすると、えっというのが僕の正直な気持ちでしたが、ただ、委員会としては、そういう決議とか要望を出していないので、行ったときに真意を確かめようと、正直いってありました。そしたら、向こうの企画室長のほうから聞いて僕なりに納得したんですけども、

要するに利便性とかスピードとかってことを考えると、ぱっと乗れて、結局スーツケースとかキャスターとかあるときに、ボックスとかリゾート列車だと、ぱっぱと乗り降りができないと。短時間での乗り降りを見ると、意外と合理的なのかなと。そういうようにして伺いました。新幹線御利用の方はわかると思うんですが、例えば、東京駅降りてリゾート列車を誰も探さないわけですよ。伊豆に行くなら別ですけど。みんな山手線とか中央線に乗って、要はその通勤列車に乗って皆さん移動するわけだし、今地図を見てみると、新横浜っていうのは、実はあそこは横浜から結構離れているわけです。横浜線という沿線を通して横浜に出るわけで、結構全国、その主要都市のところ、新何々という新幹線の駅とその中心の駅っていうのは結構離れているところもあって、九州の場合は戦略があるんでしょうけど、距離の関係もあります。函館の場合、やっぱり早く着くことが一番の僕は目目だと思うので、そういうところをきちんと、場合によっては、委員会としても、市としてもアピールして、JRの予定どおりのこのアクセス列車になったときに、多分話を聞いている限りでは、僕は非常に合理性があったように思います。400人をぱっと一気に乗り降りすることを考えたときには、停車時間を少なく考えたときには、やっぱりロングシートでぱっぱと、多分3ドアくらいでぱっと乗ってぱっと移動したほうが早いんだろうなという、そういう印象を受けましたので、報告させていただきたいと思います。

○**本間 勝美委員** 私も、新函館・函館間の距離、先日、松宮委員と福島委員と東京に行ってきました。羽田空港から東京モノレールに乗ったんですけども、ちょうど空港から浜松町までの間が16.9キロ。ほぼ現函館駅と新函館駅間に相当して、時間も17分。ちょうど同じ時間ということで、そういうアクセス電車もそういったイメージを持ったんですね。で、羽田空港から品川なり、浜松町、東京方面に向かう人はモノレールかあるいは京浜急行に乗ると思うんですけども、私久々にモノレールに乗って感心したのは、やはり荷物を置くスペースが結構大きいんですね。京浜急行に比べて荷物を置くスペースがあって、大きな荷物を抱えてきた乗客にとっては、モノレールのようなああいう荷物を置くスペースがあれば、旅行者にとってはすごい大変便利だなと感心したんですね。なので、デザイン性の追求よりも、そういった利用者の利便性ですかね、長旅ですごい荷物たくさん持ちながら、それで満員電車に乗ってしまったら荷物を置くスペースもなくなってしまうかもしれないので、JR北海道が新しい電車を製作するときに、そういった要望を、委員会としても、市としても要望していけたらいいのではないかなと思って帰ってきました。そういう意味では、やはり利便性ですよ。400人が一気に入って、そして出発して、17分で函館駅に着いて、そしてすぐ現函館駅に到着して、函館のまちに入っていくと。そういったイメージで議論できていければ非常にいいんじゃないかなと思って帰ってきました。

以上です。

○**委員長（出村 勝彦）** よろしいですか。他に御発言ございますか。

（「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、これで終わります。

ここで、理事者は御退室ください。

（企画部退室）

○**委員長（出村 勝彦）** それでは、今後の委員会の取り組みについて皆様に御相談ですが、先ほど理事者から、今後の取り組みについての考え方をるお聞きいたしました。また、福島委員よりも今までの

経過なども含め、我々特別委員会としての責務を改めて確信したところであります。正副といたしましては、当委員会の調査項目の中でも、とりわけ函館市にとって重要かつ喫緊の課題であります現函館駅とのアクセスにかかわり、新幹線開業に向けた電化整備、アクセス列車への新型車両の導入、乗り換えの利便性を考慮した在来線駅舎の整備、また、新駅の名称についてなど、当市議会として何らかの意思表示をしたほうがよいのではと考えるところでございます。そこで、各委員の御賛同が得られるのであれば、当委員会から、これらのことを盛り込んだ決議案を提出してはどうかと考えております。決議の文案につきましては、今後、調整することとし、何とか今定例会中に議決できればと思っておりますが、ただいまの正副からの提案につきまして、各委員、いかがでしょうか。

○**福島 恭二委員** 文案の提案もされてないんだけど、そういうことにしたいということなの。

○**委員長（出村 勝彦）** そうそうそうそう。

○**浜野 幸子委員** 提案することはいいんですけど、中身がこういうこととというのがあれば、これはちょっとまたとか、何も今ないんですか。

○**福島 恭二委員** 中身はこれからつくるといこと。

○**浜野 幸子委員** 提案することには異議はないんですけど、やっぱりアクション起こしているという一つの、新駅云々とかは何度も前、札幌でそれは、開業の1年前とか何か月前とかあまり刺激を与えないでっていう考えを結構言ってたような記憶があるんで、やっぱり列車のスピード化とか先の話した分は要望することはいいんですけど、駅名はちょっとどうかと、今。

○**委員長（出村 勝彦）** それで、ちょっと浜野委員に私からお答えしますけれども、20日にJRに行つてまいりました。そのときにるお話もしましたが、その中で、去年の暮れに私らJRに行ったあとに高向発言というのがあったんですよ。函館北斗駅が望ましいというようなことね。それから年明けて1月にもそういう話があった。そういうことで常務さんには、非常に市民も議会の関係も神経質になっているこれらについて、高向発言についてはどうなんだろうねとお聞きしましたら、前のあれと若干変わってきているんですね、その受けとめ方が。というのは、道商連の会長さんですから、その任にある方ですし、重く受けとめている、こういうことだよ。重く受けとめているって言ったかな。違いがあれば訂正してもらいたい。そのような御解答があったんですよ。ですから、私としては、これうちのほうでまだ要望云々というのはしてませんけれども、改めてこれらについても協議した上で、一回こちらのほうにまた改めてまいりたいというようなことは申し上げてきました。そういうことです。

○**浜野 幸子委員** 20日の経過、承知してませんでしたから。何か向こうで結構この駅舎について15分くらい報道されて、ああいうのを見たりしますと、いろんな意味で、確かに早く決定するとPRにもつながりますし、観光などのいろんな意味でメリットはあるんですけど、ちょっと私も今委員長がそういう発言をされたもんですから、それも入れてするべきなのかなっていう、ちょっとそういう気持ちを持って、ちょっとお聞きしたわけです。

○**委員長（出村 勝彦）** ちょっと今正副で協議しましたが、先ほどの福島委員の発言もごさいますしね、浜野委員の文面等の内容についても協議しなければならんということで、暫時休憩して、これらも含めて協議したいと思いますが、よろしいでしょうか。

○**福島 恭二委員** いや、どっちにしてもね、今提案ということですから、委員長のね、それはそれとし

て受けとめておきたいと思うんです。だから、今浜野委員から言われたような駅名だけの問題でどうのこうのという問題じゃなくてね、やっぱりこれまで、最終的に何でそこにたどりつくんだかというようなことなどもね、先ほど言ったように歴史的経過があるわけだから、そこなども含めながら、アクセス列車の問題、電化の問題、それら含めたものとして決議をするということでいけばいいのではないかなというふうに思っています。それも含めてまとめて検討してみたいなど。

○井田 範幸委員 今委員長から御提言ありました、今言いましたアクセス、乗り換え、駅名含めた、電化、これについて議会としてまずアクションを起こすか否か、これにつきましては、アクションは起こすべきだと私は思います。ただ、起こし方、具体的に決議案という表現されましたけれども、決議案以外にも私はいろんな選択肢あるような、結果として決議案になるかもしれませんよ。決議案って、私は結構強い、やっぱり基本的にこういう物事っていうのは、一応民間企業ですので、純然たる民間企業かは別として、それに対するアクションとして、その決議というのがなじむのかどうかも含めて、アクション起こすことは賛成ですけど、その手法については若干慎重であるべきというか、そういうふうに思います。総合的な部分でアクション起こすことについては賛成したいというふうに思います。ただ、起こし方についてはちょっと見えない部分があるので。

○委員長（出村 勝彦） 今井田委員も言われたように、これらも皆、福島委員、松宮委員、それから浜野委員、井田委員等とも含めて御協議したいというふうに思いますが、よろしいですか。

それでは、そのようにしたいと思いますので、暫時休憩いたします。

午後2時52分休憩

午後4時20分再開

○委員長（出村 勝彦） それでは、休憩前に引き続き会議を再開いたします。

先ほど正副から決議案の提出について提案を申し上げましたところ、各委員からさまざま御意見がございました。正副といたしましては、先ほども申し上げましたが、新駅の名称についてだけではなく、当市にとって重要な課題である現函館駅とのアクセスにかかわる新幹線開業に向けた電化整備、アクセス列車への新型車両の導入、乗り換えの利便性を考慮した在来線駅舎の整備などについて、決議案の提出をしてはどうかと考えますが、ここで改めて各会派の皆様からお考えをお伺いいたします。

それでは、市政クラブさん。

○浜野 幸子委員 正副で内容等の検討をされると思いますので、了解いたします。

○委員長（出村 勝彦） 民主さん。

○福島 恭二委員 私ども賛成いたしますので、ぜひよろしくお願いいたします。

○委員長（出村 勝彦） 公明さん。

○松宮 健治委員 公明党も賛成します。

○委員長（出村 勝彦） 市民クラブさん。

○井田 範幸委員 うちのほうにつきましては、趣旨はわかりました。それで、決議案という形で出すか否か含めて、持ち帰らせていただきたいというふうに思います。

○委員長（出村 勝彦） 本間委員。

○**本間 勝美委員** 私たち共産党も、内容、正副でつくった文面等々見ながら、持ち帰って結論を考えたいと思います。

○**委員長(出村 勝彦)** ただいま井田委員並びに本間委員から、会派に持ち帰り協議したい旨の御発言がございました。本件につきましては、次回の委員会において改めて協議、決定したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

なお、委員会開催日程については、3月13日の本会議終了後で調整させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、先ほどの新聞報道の件についてですが、私といたしましては、当委員会の調査項目の1つとして、デザイン性のある外観や内装、函館を印象づける魅力的な車両の導入についてを掲げ、JR北海道に調査にお伺いしたことをお伝えしたつもりでございましたが、そのやり取りの中で、私も言葉足らずな点があり、その真意が伝わらず、JR北海道も含めまして、皆様に誤解を生じさせた点がございましたことにつきまして、委員長として、お詫びを申し上げる次第でございます。今後におきましても、その辺を自戒しながら、会の運営に当たってまいりたいと考えておりますので、皆様にお詫び申し上げるとともに、変わらぬ御理解、御協力をお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

次に、次回以降の委員会の進め方について御相談ですが、はい、福島委員。

○**福島 恭二委員** 最後までよかったんだけど、今終わった新聞報道の件、わかりました。委員長のそういうお話ですから、委員会としてまとめて要望したことでもなかったということがはっきりしました。あわせまして、新聞報道が事実でないということがわかりましたので、了解したいと思います。

○**委員長(出村 勝彦)** はい、ありがとうございます。

次に、次回以降の委員会の進め方について御相談ですが、正副といたしましては、委員会の調査項目のうち、三角印のある継続調査事項も含めた未調査の項目について、北海道や北斗市、JR北海道などが所管している部分もございますが、まずは理事者に出席いただき、順位に従いまして、状況等を確認しながら調査を進めていきたいと考えており、具体の調査項目で申し上げますと、三角印のある継続調査項目15項目、緑色及び残りの33項目、白色の計48項目を、今後、順次調査していくこととなりますが、まずは、まだ調査に着手していない白色の項目を優先することとし、そのうち調査の優先順位を上位としております資料1ページ、分類でいうとアクセス等になりますが、1ページの白色の項目5項目及び資料2ページ、分類でいうとその他になりますが、2ページの白色の項目8項目の計13項目について調査を行い、それと同時に、緑色の継続調査項目15項目についても、今後の動向、タイミングを見ながら調査を進めつつ、その後、資料3ページの観光振興16項目及び産業振興4項目の計20項目について、引き続き調査をしていくという、概ねこのような進め方にしたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。福島委員。

○**福島 恭二委員** 異議ないんだけど、進め方として、どういう調査の仕方をするのかなと思うんですけど、何か腹案あるんですか。

○**委員長(出村 勝彦)** その都度項目に従って、御協議を事前にながらやっていきたくはありますが。

○**福島 恭二委員** 事前にやるのはいいんだけど、ここだけではわからない点もあるんじゃないかと思うんでね。また出かけていって調査するってことしかないのかなど。まさかそれぞれの関係団体を呼ん



で聞くわけにはいかないわけだからね。どういうふうになっていくのかということを知りたいにも、こちらから出かけていくということもしなければならない項目が多いんでないかなと思うものだから、どういう調査の仕方をしようとするのか。より効率的、効果的な調査をしたいなど。

○委員長（出村 勝彦） したい、はい。幸いに副委員長も新幹線に関しては相当詳しい識見を持っておられますので、よく正副で相談しながら対応してまいりたいと思います。よろしくお願ひします。よろしいですね。

（「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。

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、これまでの調査報告書や協議の内容を踏まえて作成したいと思いますが、その内容につきましては、委員長に一任願ひたいと思います。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御発言ございますか。

（「なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） 特段ないようですので、それでは、本日はこれもちまして散会いたします。どうもありがとうございました。

午後4時29分散会