

午前10時03分

○委員長(出村 勝彦) 皆さん、おはようございます。年も改まりましたので、本年もひとつよろしく
お願いいたします。

開会前ですが、日角副委員長が欠席いたしますので、お知らせいたします。

午前10時04分開議

○委員長(出村 勝彦) 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、本日の調査ですが、本日はまず資料1、前回の委員会で確認をいたしました調査項目「開
業に伴う観光振興(広域観光を含む)」にかかわる理事者への確認事項について答弁をいただき、調査
を進めまして、その後、1月17日付で企画部から配付されました道南地域(五稜郭・木古内間)第三セ
クター鉄道開業準備協議会の関係資料「並行在来線経営計画(原案)」などにかかわる調査を行いたい
と考えております。

なお、1月22日付で配付されました資料「開業イベントの考え方について」は、現時点における理事
者の考え方等が示されておりますが、今後、理事者としてさらに詳細の検討を深めていくとお聞きして
おり、具体的内容がある程度確定した時点で議題としたいと思っておりますので、御承知おき願います。

それでは、資料1、開業に伴う観光振興にかかわる確認事項について、理事者より答弁をよろしくお
願いたします。

○観光コンベンション部ブランド推進課長(山崎 貴史) それでは、確認事項1点目の誘致宣伝の充実
にかかわりまして、函館の寿司の具体的な事業内容についてお答えいたします。

当該事業は、本市の観光ブランドの一つでございます食について、観光客の満足度向上と来函の動機
付に資することを目的に、函館及び道南の新鮮で質の高い海産物をPRするため、平成22年度にこのよ
うな本冊子を1万部作成したものでございます。さまざまな食の中で寿司を取り上げました理由といた
しましては、平成21年度に当部で行いました函館ブランド調査分析業務の報告書によると、北海道の寿
司といえば小樽が有名でありますけれども、店舗数では函館が上回っておりまして、また、各店舗におい
てもそれぞれ創意工夫を凝らしたメニューを提供しているなど、評判が高い結果となっております。こ
のようなことから、寿司の食材として認知度が高い函館の海産物と組み合わせた冊子を作成し情報発信
することにより、さらなる集客の促進と来訪者の満足度向上を図ることができると考えたところでござ
います。なお、掲載店舗につきましては、市内で営業する全寿司店に掲載の意向を確認し了承を得た店
舗としており、首都圏の旅行代理店や各種観光キャンペーン、イベントにて配布しまして、函館の食の
PRに努めているところでございます。

以上でございます。

○観光コンベンション部次長（伊与部 隆） おはようございます。

それでは、資料1の2、受入体制の充実について2点、まちあるき休憩ベンチと新幹線開業に伴う駐車場の関係について私のほうから御答弁させていただきたいと存じます。

初めにまちあるき休憩ベンチの具体的な設置計画についてのお尋ねでございます。現在、当市におきまして、まちあるきマップなどの作成など、まちあるき観光の充実に取り組んでいる状況でございます。これまでに23のまちあるきコースを設定いたしまして、観光客の好評を得ておりますけれども、散策の途中で座って気軽に休憩できる、そういったデザイン性にも配慮いたしましたベンチを設置するものでございまして、本年度は二十間坂通及び元町公園前に合わせて7基を設置いたしました。また、来年度におきましても大三坂や基坂通などに設置を予定しているところでございます。

続きまして、受入体制にかかわっての新幹線開業に伴います観光駐車場に関する取り組みについてのお尋ねでございます。当市におきましては、観光地周辺の交通混雑や路上駐車などによる交通渋滞を解消しまして観光客や市民の方の利便性を図ることを目的といたしまして、函館市駐車場条例に基づきまして函館市元町観光駐車場及び函館市五稜郭観光駐車場を設置してございます。加えまして、無料で利用できる駐車場といたしまして、元町観光バス駐車場、また函館山山麓駐車場のほかに、よくゴールデンウィーク等、こういった繁忙期には函館市水産物地方卸売市場敷地内に臨時観光駐車場を開設しているところでございます。これらの駐車場につきましては、案内標識や看板の設置、チラシなどを作成しまして、レンタカー会社やホテル、旅館など多方面に配布するなどして、これまでも周知に努めてきておりますけれども、新幹線開業に伴いまして観光入り込み客数が増加することに対応いたしまして、今年度、今、もう間もなく作成します、予定しております観光客の利便性を図るための歴史、景観・街並みを併載しました函館ブランドPR地図、こういったものにも掲載をするほかに、ホームページの駐車場情報の検索の充実などによりまして、さらなる周知に努めてまいり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。

○観光コンベンション部ブランド推進課長（山崎 貴史） 確認事項の3点目、観光資源の充実にかかわりまして、四季ごとのイベントのさらなる充実について御答弁いたします。

市内では四季のイベントとしまして春の五稜郭祭、夏の函館港まつり、秋のMOMI-Gフェスタ、冬はクリスマスファンタジーや冬フェスティバルといったイベントを実施しております。市といたしましては、新幹線開業を見据えまして、これらのイベントの内容の充実について検討を深めるとともに、函館観光の長年の課題であります冬季観光の振興による通年観光の実現に向け、新たな冬季イベントの開催について関係団体と協議してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○観光コンベンション部次長（伊与部 隆） 続きまして、資料1の4、ホスピタリティの向上につきまして、私のほうから御答弁させていただきたいと存じます。

市民意識の醸成についてのお尋ねでございます。新幹線開業を間近にいたしまして、函館市全体といたしまして観光の質を高めていくことが重要であると考えておりますことから、御指摘のきれいなまち、

そして安心・安全のまちづくり、これについての市民意識の醸成を図ることは最も大切なことだと認識しているところでございます。現在、きれいなまちについての具体的な取り組みといたしましては、市民が住みよいきれいなまちづくりに向けて、市内各所におきまして町会、またボランティア団体などの御協力をいただきながら、全市一斉清掃、クリーングリーン作戦、これは年2回、春と秋に開催しておりますけれども、そういったところが実施しているところでございます。また、安心・安全のまちづくりにつきましては、東日本大震災におけます津波災害を踏まえまして、函館国際観光コンベンション協会が観光防災アドバイザーといたしまして函館開発建設部御出身の方に御協力をいただきながら、函館観光の津波防災を考える勉強会を開催してまいりました。市といたしましては、きれいなまちや安心・安全のまちづくりは観光の観点からも大切であると考えますことから、現在策定中の次期観光基本計画におけます具体的取り組みに、環境美化に関する活動の推進、また観光客の安全・安心を守る体制の整備を盛り込む予定でございまして、今後におきましても市民意識を醸成していくための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。

以上でございます。

○**観光コンベンション部コンベンション推進課長（竹崎 太人）** それでは、確認事項の5、コンベンションの誘致につきまして、私から御答弁させていただきます。

コンベンション誘致の具体的な考え方についてのお尋ねでございますけれども、函館アリーナにつきましては、平成27年、来年8月のオープンを目指しまして、現在、整備事業が進められておりますが、このアリーナは最大収容人員が約5,000人と予定しておりまして、隣接する函館市民会館をあわせて利用することで、これまで本市では受け入れが難しかった大規模な会議やイベントなどへの対応が可能となるということから、新たなコンベンション施設としての活用が期待されております。こうした大規模なコンベンションでございまして、開催の数年前から開催都市が決定されるケースが多いということから、本市におきましても今年度から誘致に向けた取り組みを進めておりまして、特にこれまで未開拓となっておりました大規模コンベンションの開催が予定される学会などの関係先に対しまして、こうしたアリーナの紹介パンフレットなどを活用いたしまして、それと、北海道新幹線開業に関する情報などを提供しながら誘致活動を進めておりますほか、コンベンション関係者が一堂に会しますイベント、IME、国際ミーティング・エキスポなどを初めといたします各種商談会への参加など、さまざまな機会を捉えましてPRに努めているところでございます。また、函館国際観光コンベンション協会と連携いたしまして、歓迎看板や市電車体広告の掲出、観光案内デスクの設置など、コンベンションの受入支援体制についても充実を図ってまいりますということとしておりまして、大会、学会などのいわゆるコンベンションに加えまして、イベント、展示会、それからインセンティブツアーなどを含めた幅広い、これをMICEと呼んでおりますけれども、このMICEをターゲットにいたしまして、今後、積極的に誘致活動に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○**観光コンベンション部次長（伊与部 隆）** それでは、資料1の開業による長所・短所についての確認事項について、3点、私のほうから御答弁したいと存じます。

初めに、開業による長所・短所におきます新幹線開業による時短効果に伴うプラス・マイナス、それ

ぞれの影響についてのお尋ねでございます。時短効果にはプラス要素・マイナス要素、両面での影響があるものと考えられますが、まずプラス要素といたしましては、1つ目に時間距離の短縮に伴います、主に北関東、また南東北、こういったところの観光市場の拡大による新たな観光需要の開拓と、それに伴う人的、経済的交流推進が掲げられると思います。また、2番目といたしまして、シニア層など肉体的に負担が大きい、こういったためにこれまで航空利用を躊躇していた層の新幹線利用への需要増加、こういったことも考えられると思います。また、3つ目といたしまして、修学旅行や大型団体旅行、大型コンベンションの誘致など、新幹線の大量輸送の特性、こういったものに向く旅行需要の取り込み、こういったことも可能性も考えられるかと思っているところでございます。また一方で、マイナス要素といたしましては、日帰り圏域の拡大に伴います宿泊者数、また宿泊日数の減少が懸念されるものと考えております。なお、航空機から新幹線の乗りかえにつきましては、要因となる所要時間の分岐点が一般的に3時間と言われておりまして、新幹線による現在の東京一函館間の所要時間が4時間程度、4時間プラスアルファ程度であるということから、また現在の函館空港の立地条件の優位性、こういったことも勘案いたしますと、新幹線開業による航空利用への影響は限定的なものではないかと考えているところでございます。

続きまして、マイナス要素を小さくする対策、こういったものはどういうことが考えられるか、こういったお尋ねでございます。マイナス要素の影響として今掲げさせていただきました日帰り圏域の拡大に伴います宿泊者数、宿泊日数の減少、これに対しましては、現在、北海道や青函圏を連携いたしまして、多様な観光メニューを提供する広域観光の推進、あるいは地域文化をゆっくり楽しむことのできるまちあるき観光の充実、あるいはものづくりですとか自然体験などを通じて、函館ならではの文化や歴史に触れる体験型観光の推進、そういったいろんなメニューを推進していくことと、さらには市民一人一人が観光に携わっているというホスピタリティ意識の醸成、こういったことを通じて国際観光都市函館の魅力の向上を図ることでそのマイナス要因の解消に努めてまいりたいと考えているところでございます。

3つ目といたしまして、近年開業したいろいろ東北、北九州、北陸などでどんな調査研究をされたか、また、その結果、どんなことを学んだかといったことについての確認事項でございますが、これまでに官民一体の誘客、受け入れの取り組みや新幹線開業の効果を地域に広げる二次交通の取り組みを調査するために、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、また北海道新幹線新駅沿線協議会、また函館国際観光コンベンション協会など、関係団体と連携しながら、東北新幹線や九州新幹線や来年開業いたします北陸新幹線の沿線自治体を調査してきているところでございます。これらの調査におきましては、沿線自治体へのプロモーション、それと開業後の受入体制の構築、それと開業に向けた市民意識の啓発、それと自治体におけます開業時のイベント、こういったいずれも集客をにらんでの各市の特色ある取り組みをしているということが確認できましたが、この中で特に二次交通の重要性を認識できたことなど、大いに参考になったところでございます。地域の関係団体と協議しながら、新幹線開業時に最大の効果を上げることはもとより、継続的に開業効果を享受していけるよう、こういった調査してまいりました各種の取り組みを反映させていきたいというふうと考えているところでございます。

以上でございます。

○観光コンベンション部ブランド推進課長（山崎 貴史） 資料1、2ページ目のターゲットにかかわりまして、観光客増加が予測される国や地域につきまして、御答弁させていただきます。

北海道新幹線の開業は、移動時間の大幅な短縮や利用者の行動範囲の拡大により、これまで以上に人の流れが活発化することが期待されております。このような状況の中で、国内観光客の増加が見込まれる地域といたしましては、現在、函館までの移動に長い時間を要し、開業によりアクセスが大きく改善する南東北や北関東などを想定しております。また、外国人観光客は新幹線など国内のJR線をほぼ自由に乗り降りできるジャパンレールパス、これを利用する個人旅行客が多いことから、増加が見込まれる国や地域としては、香港やシンガポールのほか、移動手段として鉄道を好んで利用する傾向にあります。欧米諸国、さらには東北地方の空港に国際定期航空路線が就航しているタイや台湾などが想定されるところでございます。

以上でございます。

○企画部長（谷口 諭） それでは、確認事項のうち利便性の向上に関しまして、3点お尋ねがございましたので、順次、私のほうからお答え申し上げます。

まず1点目、青函トンネルの共用走行区間で、平成30年の春から1日1往復、高速の走行が示されていると。この1往復はどのような意味を持つのか。そしてまた、それによって約18分あるということで、その重みをどのように捉えているのかというお尋ねでございます。青函トンネルの区間を含む青函の共用区間ですけれども、82キロ。これは、まず平成23年12月の政府・与党の確認によりまして、新幹線の最高速度を当面時速140キロメートルにするというふうにされましたけれども、昨年3月、平成25年3月に国土交通省の交通政策審議会のワーキンググループでその対応方針というのが、当面の方針というのが取りまとめられましたが、その中で平成30年の春から1日1往復の高速走行の実現を目指すというふうに示されております。この1日1往復の高速走行ということで、走行問題の解決に向けては確かに一歩前進したものとは思いますが、やはり法律上でも200キロ以上で走行する列車というふうな位置づけられておりますので、やはりこれが抜本的な解決がされることが当然必要であるというふうを考えております。やはり、この時間、18分の差は大きいものだというふうにも認識をしているところでございます。

それから2点目、高速性を青函トンネル共用走行区間で最大限に発揮させるために、市としての取り組み、それから現在検討されている対策を短期、長期に分けてということでお尋ねでございます。市としましては、この新幹線の高速性を最大限に発揮するため、この所要時間の短縮は重要でありますので、これまでも諸課題の解決につきましては市の重点事項と位置づけまして、市議会にも御協力をいただきながら国に対して要請をしてきております。今後も検討の状況も踏まえながら、要請も続けてまいりたいというふうを考えております。現在、国で検討している対策につきましては、先ほど申しました平成30年の春に1日1往復のみ高速走行の実現を目指すということになっておりまして、いわゆる新幹線と貨物の運行の時間帯を区分しまして、それを生み出そうということなんですけれども、これはあくまで限定的なものであります。国のほうで中長期的な方策としまして現在考えておりますのは、一つには新幹線列車と貨物列車のすれ違いの前に新幹線列車のほうで在来線並みの速度に減速することによってすれ違いを行うということで、すれ違い時減速システム等による共用走行案というのが一つ。それからも

う一つは、貨物列車をそのまま新幹線タイプの車両のほうに登載をして、そして新幹線と同等の高速走行を行うという、いわゆるトレイン・オン・トレイン、委員の皆様も苗穂のほうで視察をされたかと思いますが、その技術的実現可能性の検討を深めているといった状況でございます。

それから3点目ですけれども、このすれ違いの問題ですけれども、唐突に出てきたんじゃないかと、違和感があるけれども、どうするかというお尋ねでございます。この青函トンネルは天候に左右されない安全かつ安定的な輸送を確保して、全国的な鉄道網の大動脈の一翼ということで、我が国の経済活動を支えるものであります。そのため、当初から新幹線車両の走行も前提としまして、トンネルの大きさも大きくしましたし、3線軌で走行できるようなもので設計、建設されたというふうに認識しております。一方、新幹線ばかりじゃなく、先ほど言いました貨物が通って本州と北海道を結ぶ大動脈としての役割も果たすというもので建設されたと思っております。先ほど言いましたように、高速走行の問題、平成27年度末の開業時点では高速走行は実現できないということになっておりますけれども、これは実際、平成24年ころから具体的に検討を始めたと思っておりますけれども、開業が現実のものとなって検討を深めていった結果、このような課題が顕在化してきたのではないかなというふうにおさえております。いづれにしても、高速走行、やはり重要な課題というふうに考えておりますので、先ほども申し上げましたが、国との要請等につきまして、今後とも精力的に取り組んで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。

○委員長（出村 勝彦） ありがとうございます。

各委員から理事者への確認事項で、それぞれ答弁がございましたが、ここで御発言がありましたら受けたいと思います。御発言。井田委員。

○井田 範行委員 何点かちょっと確認させていただきたいんですけども、わかんなきゃわかんないで結構ですけども、まず長所と短所という部分なんですけども、先ほどいろいろお話がございました。プラスとマイナスがありますよということでもって、プラス要素というのは先ほど述べられたとおり北関東、南東北でしたっけ、あと冬期間、あと修学旅行とかそういうのは、この辺はどンドンどンドンアクションを起こしてもらえばいいと思うんですけども、一方で、先ほども御説明ありましたけども、やはり時間短縮ということで宿泊者が減る、さらには飛行機との当然、全てが全てになるかどうかはわかりませんが、競合ということになりまして、片方が、新幹線は4時間、飛行機は大体90分と。羽田で比較しますと。ということで、影響は限定的ということだったんですけども、その限定的というのは、非常に日本語としてわかりづらいんですけども、やっぱり一定程度の影響はあるというふうに受けとめられているのかの確認、その度合い、1本か2本減る可能性がある、特にどの時期なのかも、もしわかればお聞きしたいのと、あと、それとこの長所、短所の部分の中で、先ほどの説明の中で、3つ目の質問になってるんですけども、学んだことが何かということを知ったときに、二次交通の重要性を非常に学びましたということだったんですけど、ここをもうちょっとかみ砕いてお知らせいただきたいというふうに思います。

○観光コンベンション部長（布谷 朗） 今、井田委員のほうから質問ありました2点につきまして、最初、飛行機に対する影響ということで、昨年9月に北海道観光振興機構と東北観光振興機構が首都圏で

イベントをやって、その際にアンケートをとったんですね。サンプル数が約1,000ぐらいだったんですが、新幹線が開業した場合、新幹線を利用しますという答えが8割程度あったと。非常に高い数字を示している。ただ、それが開業後、継続的にずっとなるかというのは、なかなかそのところはちょっと、そういう数字ではいかないのではないかなと。やはり東京、羽田空港から南の部分の首都圏、そちらの方はやはり継続的に今までどおり飛行機を利用される方が多いのかなと。やはり私どもが今ターゲットとしている北関東、あの辺の方は羽田までのアクセスを考えますと、時間的にはそれほど大きな差がなくなる。例えば大宮ですと羽田まで行く時間が60分以上かかる。そういうことから言いますと、時間的にも新幹線と飛行機との差というのはそれほどないので、やはり利用する方は結構多くいるのかなというふうには考えております。

それから、二次交通の関係なんですが、九州新幹線が開業して、皆さん、マスコミ等でごらんになっていると思いますけど、たまたま箱だとかいろんな列車、そういう列車によって新幹線の開業効果が広域まで広がってきている。やっぱり観光振興というのは、私どもも広域連携してますけど、広域に影響しなければ、広域まで効果が波及しなければ開業した意味がないと思いますし、函館の観光の強さも広まっていけないと思うんですね。そういう意味では二次交通というのは非常に重要だと思っています。ですから、17分のこの期間、どのような列車でその17分間を楽しめてくれるのか、そういうことも実は私どもとしては期待をしたいところですが、ただ、いろいろな経費の問題とかもありますので、その辺についてはJRさんのほうの考え方というのものもあるでしょうから、要望としては何とかという形、どういう形になるかわかりませんが、伝えるということはしていきたいと思っています。

○井田 範行委員 二次交通のほうはわかりました。アクセス関係でもってどんどん広げていくということが重要であると。

それで、飛行機からJRに流れて、飛行機の便数が減るだろうという部分については、今の話、先ほどの話を総合すると、考え方はこういうことなんですか。井1つであれば、ストローを2本入れると半分になっちゃうよと。だけど、井を大きくする政策をしますよというイメージでもとれるんですけども。で、なるべく飛行機のほうに影響は極めて小さくしますよと。その分、北関東、南東北でしたっけ、その辺の人の部分をより増やすことによって新幹線を活性化というか、乗降客数増えていきますよということなのか、その辺ちょっと、もう一回だけ確認させてください。

○観光コンベンション部長(布谷 朗) 先ほども次長のほうからお答えいたしましたけど、新幹線の開業によって大型の団体、修学旅行だとか、それからコンベンションだとか、そういうものの誘致が可能になってくると。今まで1日の首都圏からの飛行機の定員というかな、容量ですね、それが約3,000名くらいですから、それが飛躍的に伸びるわけですから、函館に来ることが容易になると。今までですと1日にマックス3,000人しか来なかったものが1万人以上の方が来るということは、まずは函館に来るお客さんというのは絶対的に増えてくると思うんですけど、ただ、それが先ほども答えたとおり場所、羽田を中心とした位置関係で、やっぱりそのところは使い分けはされると思うんですね。それと、もう一つが、高齢の方だとか障がいのある方、飛行機をなかなか利用しづらいという方が現実問題としていっていること。具体的にいうと、高齢の方というのは飛行機を降りると耳が鳴って聞こえなくて、それが滞在中続いて、しばらく元に戻らないという話も結構多くの方から聞きます。そういう方たちとい

うのは、やはり列車があるといいんだけどねという声も実際にありますので、そういう方たちが新たな函館のファンとなっただけという可能性は非常に期待しています。ただ、その方たちが新たなお客様という形ですから、今まである方たちはそのまま残るわけですから、大幅に減るだとかということはそれほどないのではないかな、そういうふうに認識しております。

以上でございます。

○井田 範行委員 わかりました。一定程度すみ分けというのかな、影響はないとは言わないけども、すみ分けできて、修学旅行だとか障がいのある方とかいろいろすみ分けができるので、そういうのが根拠で限定的ということだということで、わかりました。いずれにしても、この部分というのは長所の部分をがっつり力を入れて、短所を極めて小さくすることが重要だというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それと、高速走行の関係なんですけども、18分、非常に重たい数字だよということでお話しされました。30年春から1往復というのは仮の姿というか、本当に暫定的な話で、十何本走ると言われている中で1本走って、私は個人的に何の意味あるんだという感じもするんですけども。それで、根本的な解決のためには、先ほど2つお話しされました。すれ違い時に減速、減速というのは貨物のほうの話の減速だと思うんですけども、そういう意味ですよ。そういう意味でないの。逆に高速走行してる貨物がとまってるか、超遅いというふうに私は聞き取ったんですけども、その辺ちょっと。それと、トレイン・オン・トレイン、めどとしてどっちが早く、いつごろでできるのか、その辺の、中長期的にはどうなんだという部分で聞いちゃってるんですけども、大体数年以内には一定程度、恐らくトレイン・オン・トレインというのはかなり時間がかかるというのは聞いててもわかるんですけども、そのすれ違い時の一時的な部分、直すことによって例えば18分が5分程度で済みますよとか、何かその辺、もうちょっと具体的にお聞かせいただきたいというふうに思います。

○企画部長（谷口 諭） 平成30年の春の1日1往復というのは、安全性がしっかりと確認されたらそういうふうにしてしようということで、目指すということでしかまだ言われておりません。結局、例えばトンネルの中に貨物が待機するのは風圧でトンネルに影響があるかもしれないので、中には多分、高速走行したら無理だろうと、難しいだろうというのも指摘されてますので、先ほど言いました減速といいますのは、貨物は大体100キロであそこを走行するんですけども、新幹線を今の白鳥が通っている140キロ並みですか、そういう在来線特急並みに新幹線の速度を落としてすれ違いをしましょうというので、今それを研究しているということでございます。貨物は貨物で物流ということになっておりますので、ほかに代替の路線がないので、ここを通るしかないんですけども、今も1日51往復、上下線で運行している実態がありますので、新幹線が通る間、トンネルの間で待つということも、またかなりのロスになるでしょうから、今考えられるのは、間合いを、幾ら空白時間が、今、1日1回しかとれないだろうという話なんですけども、それを今、技術的に検討して、もうちょっとそのすれ違い時をできるような形でしましょう。今、空白ですから、貨物が通らない間に新幹線が普通の新幹線の速度で、260キロなりで走行するというふうにしてますので、そのすれ違い時というのは、貨物と新幹線がすれ違うんですけども、新幹線の速度を落としてやるということを検討しているようです。そのめど、目途と言いますが、私どももそれは早く早期解決をとということなんですけども、25年3月にこの今の案が示されてきてか

ら、いろいろホームページ等で確認をしておりますが、まだワーキンググループというのは、それ以降開かれてないような気がしますけども、やはり抜本的にきちんと解決されるように要請はしていきたいというふうに思っておりますので、めどはいつだと、数年後と言われても、ちょっとそこまでは今のところではわからない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 結論を言うと、めどがない。方向性は示されたけど、めどはないということで、1日1往復も確定じゃなくて、努力目標みたいな話なんですけども。そもそもの話というか、さっきもちょっとおっしゃられたんですけども、青函トンネルをつくることから、もう最初から、その話はもう、新幹線は通るといってはわかっていて、そのときにも当然、在来線貨物は非常に重要な物流機関なので、わかっていて今こういう形になっているというのは、私は極めて強い違和感があるんですよ。であれば、もうちょっとその辺の状況を踏まえながら対策、私もその道のプロじゃないのでわからないんですけども、どっかに回避場所とか防護壁とか何かつくと、素人ながらどうにかなるのかなという、あくまでも素人の私案ですけども、その辺をもうちょっと市なりに調査研究して、もうちょっと強いアクションを起こしてもいい立場じゃないかなと私は思いますけども、いかがですかじゃなくて、ぜひ起こしてください。よろしくお願いいたします。

終わります。

○企画部長（谷口 諭） 当初の検討案の中では確におっしゃいましたように防護壁みたいのをつくるという案もあったんですけど、最初5つの案があったんですけど、それとか、あと新しいトンネルをもう1本をつくるか、そういう案もあったんですけども、それは6,000億円なりという、言われて、それは現実的でないということと、防護壁でもやっぱり影響が心配だと、それも今の案からカットされて、今言った当面30年春にはそういう空白といいますか、時間帯をつくって新幹線をまず走行させようという案、それが当面の暫定案で、あと中長期的には残りの2つがあるということになっております。私どももこれは重点事項としておりますので、委員おっしゃいましたように、今後も強い形で要請は続けてい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） いいですか、はい。

他に御発言ございませんか。松宮委員。

○松宮 健治委員 今、井田委員の話聞いて、なるほどなと思って伺ってたんですが、最後のこのすれ違いで時間のロスをどうするかという、実は私は前市長の時代の4年間はこの新幹線に関して全く空白であったと思うんですね。そのときに実はこういうことでもう既にわかってて、本来であればこういう特別委員会がそのときに立ち上がっていて、こういう議論をしていると、もっともっとその空白を埋められたのかなと思ってらるんですが、今さらの感もしますけれども、その空白の4年間に課題となっているのが実はいっぱいあって、そのことが積み重なって今まで来てしまったと思うんですが、もし、そのときの課題、なかなか言いにくいと思いますけども、実はこういう課題があって議会に諮りたかったということがあったんじゃないかと思ってるんですね。で、その課題を、今出されても私たちが全部回答できるわけでもないし、それに取り組むわけではないんですけども、そういうものがあるんであれ

ば、議会と市当局と共有して行って、課題解決に向けたほうが良いと思ってるんですが、そういう重い課題があるのであれば、ぜひお答えいただきたいと思っております。

もう一つ、それに対して、新幹線、JR北海道が持つのは初めてでございますので、でも今、正直言ってJR北海道にさまざまな要求をしても、ちょっと酷かなと思っておりますので、ノウハウからさまざまなことって実はやっぱりJR東日本のほうがはるかに持っていると思いますから、日常的に市役所、企画部なんでしょうか、JR東日本との連携とか調整とか、そういうものってあるんでしょうか。そういうことを含めてちょっとお答えいただければと思います。

○企画部長（谷口 諭） 空白の時間といいますか、この問題につきましては、やはり当初から、私も専門ではないんですけども、そのトンネルをつくったときから共存共栄という形で活用していこうということでしたので、そこまで深い考えはないといいますか、その当時、市のほうでもここまでというものは考えてなかったと思います。実際、3線軌もできてトンネルも大きくしてということでしたので、ただ実際、今走行が現実のものとなって、より専門的な検討をするにしがたって、こういうものが出てきたんだろうなというふうに思っていて、その青函トンネルの建設当初、そしてまた、例えば新函館の着工が決まった時点とか、そういうときにこういう問題というのは確かに世には余り出てなかったというふうには認識しておりますので、今、現実の問題となって、改めて専門的見地から検証した結果、こういう問題が出てきたんだろうなというふうに思っております。

それから、東日本との連携ということで、今、JR北海道さん、いろいろ一連の事態の対応ということで、なかなか大変だということで、一部には新幹線も大丈夫かというような不安を指摘する声もあるんですけども、私、この前もJR北海道さんのほうにも、3日です、三セクの関係で要望には行ったんですけども、そのときもお話をしまして、やはり新幹線のほうは、それはそれで準備を進めているということで、それはもうきちんと安全対策もやって、きちんとやっていただくしかないなというふうには思っております。ただ、いろんな面でJR東日本の組織としての技術的指導ですとか、そういうものは受けてはいただきたいと思ったり、また、いろんな観光の方を函館のほうに呼び込むという意味では、JR東日本さんの協力というのも当然必要だと思いますので、そういう面では連携というのも出てくるのかなというふうに考えております。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） よろしいですか。はい。

他に。福島委員。

○福島 恭二委員 ちょっと今のやりとりを聞いて、私も同感だと思った点があるものですから、ちょっとお尋ねいたしますけども、この問題は確かに前市政の段階で大変な重大なというか空白期間があって、結局、停滞したと。この要望活動、要請活動、積み上げするためのね。があつたがために今日に影響しているということも、恐らく私に言わせれば、今日の状況というのは、順調に行っていれば、もっといい方向に進んできたのではないかなと思ったりもして、大変残念だというふうに思っている一人でございます。このトンネル内の走行の問題については当初からあつたわけではなくて、いよいよ北海道新幹線が実現しそうだという段階になってから、予算がつきそうな平成8年から9年あたりだと思うんですけども、国のほうでは、急遽出てきた話というのは、当然、貨物列車と新幹線とが共用するように3線

軌にして、新幹線走行できるようなトンネルになったはずでありますから、当然、新幹線が通るということを前提でつくられたはずなんだけれども、いざとなったら、やはり風圧の関係で貨物列車と新幹線とが交差するのがまずいと、危険だと、こういう話が急遽出て、このための風圧対策の予算をつけなければ北海道新幹線の着工などについては明確にできないと、こういう場面があったんですよ。それで急遽、この予算を獲得のために当時のプロジェクトチームが動いて、たしか2年、3年かかったと思うんですよ。それでようやくこの風圧対策をとるための予算がついたと。で、その予算がついたと同時に着工しようということて来たはずなんです。ところが、そのことがだんだん進んでいく過程の中で、それであれば一時的なことであるから、それなしに交差できるような方法はないだろうかといって出てきたのが、このいわゆるトレイン・オン・トレインですか。貨物列車を新幹線に積んでトンネル内をくぐるという、こういうことで解消できるということだったんですよ。そして、ずっとそれで進んできたことは皆さんも御承知のとおりだと思うんだけどね。だから、現在、今ちょっと聞きたいことは、そういう経過を経ての今日なんだけれども、そのことについて函館として、函館圏としてこの問題について具体的にどの程度要求してきたかという、これについて、ここ七、八年、恐らく何とはなしにこのトレイン・オン・トレインが自然とできるものだという認識をしながら、この運動については手を緩めてきたのではないかなというふうに思うんですよ。この間亡くなった坂本会長さんは、極めて熱心で、この問題について何としても北海道新幹線が開業するまでに実現させたいと我々にも強く言ってですね、我々を奮い立たせたという時期があったんですよ。ところが、何だかしら、もう私ども、そこから直接この交渉する要員から外れた時期以降、余りこの問題について熱心に要望するというようなことがなくなったやの感じがしてるんです、私はね。で、その後、また、御承知のとおり、いよいよ函館開業に向かったの具体的な課題として出てきたのが、在来線の経営分離の問題が惹起されて、札幌着工も明確になってくるという段階以来、JRとの関係がぎくしゃくして今日に至っているわけですけどね。ようやく今回、今日、JRとの解消されたと思ったら、JRがああいう安全問題で今、社会問題になっているという状況ですから、ますますJRそのものが、これどころでないというような感じで今動いている状況なんですね。だから、一にも二にもやっぱり継続して、そのことが函館開業を目指して、引き続き次の手、次の手といって考えて対応してくれば、もっと明るい方法が見出されたのではないだろうかというふうに思うものですからね、やっぱり交渉事が飛んでたということが一番大きい要因だと私は思うんですよ。その点で、先ほど松宮委員が言ったような空白期間が大きく影響しているのではないかと、残念でならないところであります。特にこのJR、あるいは国として、1日数十本走るだろう新幹線に対して、1本だけでも260キロの走行距離、あるいは260キロを前提にしてこの所要時間などを決めているわけですから、そういうことからいけば、1本も通さずして北海道新幹線の開業にならないと、大義名分が立たないということが根底にあるわけですよ。だから、せめて1本だけでも通そうというのが、そういうことだと思うんです、私は。だから、何としても1本くらいは最低でも通さなければだめだと。だから、1本通してどうするのよということは確かにあるんですけどね、だけれども、そういった前提からすると、1本といえども通れるようにして、この1本が極めて重要な運行になるわけですよ。同時に、それをさせておいて、そして安全対策を考えると。これが、風圧対策の一環として考えたのが、風防は、その構想というのがもう消えてなくなっちゃって、で、今出ているのが、予算の問題だと言って

るけどもトレイン・オン・トレインのはずなんですよ。ところが、それが要望活動からもう何か下火になっちゃってると。消らしたわけじゃないと思うんだけど、引き続きその状況がどうなっているかちょっと聞きたいんだけどね、そういうのを積み上げていくことが今こそ大事だと思うんですよ。その運動の状況はどうなっているのかということと、あとは今その実現を望んで行動すべきなんだけど、それがちょっと停滞していると。その中で、しからばそのかわりになることがどういうことなのかというと、簡単に言うと、今1本通すために貨物をトンネルに入れなくて待機をさせて、1本通過してから走らせると、こういうことなんです。これもこれも、やっぱり風圧対策するのも、トンネルの外でとめることが貨物の停滞につながると、物資の停滞につながるということから、そういうことはできるだけ避けたいというのが根底にあるんですよ。だけれども、1本通すために現時点ではそれをせざるを得ないということだから、しかし、開業後、それを何年も続けるわけにいかないと思うんですよ、私は。これは言いかえれば、話は飛躍するけども、北海道経済にだって大きな影響が出てくると思うんですよ、この貨物の停滞によってね。1日五十何本も走っているというんですから。そういうことなどを考えれば、私は明確にやっぱりターゲットを絞って、やっぱり最善の策というのはトレイン・オン・トレインなんです。私も詳細に説明を受けましたけどね。そして、この委員会としても昨年、調査に行っただけ、もう完成間近かという感じは受けてきた状況ですから。問題は予算の問題なんだと思うんですよ、あとはね。だから、今の消費税の値上げ云々といった、昨日から、一昨日からやってる予算委員会の問題だって、財源はふんだんにあるんですよ、私に言わせれば。そういうことだって、政治力の問題かもわかりませんが、やっぱり当該のこの地元がどれだけ熱意を持ってそれを要望するかということにかかっていると思うんです。そういう点からすると、何かその辺の要望活動が今、一時停滞しているような感じもなくもないわけですね。その辺の状況をもう少し明確にして取り組むべきだと思うので、現状についてお知らせいただきたいなど、こう思うんです。

それから、もう一つ、ついでにあれですけどね、前段で駐車場の問題だとかイベントの関係で報告されましたけども、これまで言われてきたことは、駐車場の問題、特に観光バスの関係なんですけどね、道内、道央から道東含めて函館観光に来た場合、そしてこれから青森県等々に、東北に海を渡るという場合については、やっぱりバスでそのまま行きたいという要望もあるし、函館としては函館に来た者を降ろして、そして列車に乗せてやりたいと、こういう思いもあるんだろうと思うんだけど、ともあれその運んできた観光バスの駐車場が明確になっていないと、あっても足りないということが、これまで業界からも再三言われてきたという話をよく聞くんですよ。ところが、何十台増やしたのか、何台増やしたのかわからないけれども、台数すら明確でなくて、明確に観光バス用として駐車場を確保したという話も余り聞かない。一向に函館はその辺では進んでいないという不満もちょっと耳にするんですよ。ですから、やっぱり、同時にそれがために何が問題になるかということ、函館に真っすぐ来ないで、真っすぐ新駅に行っちゃおうというんです。函館は駐車場がないから、とめるところがないから。降り場もない、乗り場もない。だから真っすぐ新駅に行っちゃおう。函館を飛ばして、現駅を飛ばして真っすぐ新駅に行っちゃおうという話が横行しているらしいんですよ。だから、そういう点からすると、何としてもやっぱり現駅に1度来てもらって、函館観光をしてもらって、そして列車に乗って新駅、東北に行くということから考えれば、この駅周辺に駐車場を確保するというのは重大な重要な政策の一つだと思う

うんです。これまでの、何度も聞いてるんですけども、駐車場の確保は重要だし、つくるとは言うんだけど、その辺の、どこにどうつくるのかということすら今のところまだ明確になっていないということですからね、もっとやっぱりそういうことを明確にすることから、観光客誘致、あるいはまたコンベンション誘致ということ、入れ物を確保しながら、同時にそれを実行するというこのほうが説得力があるのではないかなと思うんですよ。来てから考えるというような発想じゃなくてね、やっぱり同時か事前にきちんと確保すると。これが大事じゃないかと、この今の車社会等々を考えればね。その辺がちよっと、何か考え方が後先、対応が後先になるような感じがしてならないもんだからね、ちよっと聞かせてもらいたいなというふうに思います。

蛇足だけでも、五稜郭の今、旧渡島支庁の、今の図書館の前に観光駐車場ってありますよね。あれ、満員になっていることを見たことないんですよ。なぜなのか、不便なのか、案内の仕方が悪いのか。よく大きい都市に行くと、各駐車場、電光掲示板で満車だとか空車だとかっていう案内板ありますね。あれがないからなのか知らないけども、あるという話は聞くんだけど、行ったはいいけども満員だからかわからないということもあるのかもわからないけど、いつも空いてるんですよ、あそこ。そして、美術館だとかあのところは満車になっていると。案内の仕方が悪いのではないかなと。特に、いつも感じるんだけど、これは、いやいや函館市でない、渡島総合振興局、そこだって言ったりして責任逃れじゃないかなと思われる部分が結構あるんだけどね。矢印の仕方が悪いとか、案内の仕方が悪い、建てる位置が悪いんじゃないとかって、いろいろ苦情を言ったことがあるんだけど。いや、それでいいと突っ張るんですよ。あなた、来て見てみなさいということも言ったことがあるんだけど。感覚が違うのかも知らんけど、自分だけが知ってて、観光客だとか第三者が、土地勘のない人は見た段階で迷うような表示の仕方をしてるわけですよ。あれも、やっぱりお互いにね、自分だけわかればいいじゃなくてね、もっと誰が見てもわかりやすい状況をつくっていくような心がけは必要ではないかなと思うんで、そういうことも一つあわせて、親切丁寧な案内をするようなことを考えていただきたいなというふうに思いますので、あわせて一つ、よろしくをお願いします。

○企画部長（谷口 諭） 福島委員のほうからいろいろ御指摘あったんですけども、トンネルができて、そこは北海道と本州を結ぶということで、新幹線もそれから貨物もということで共存共栄を図っていきましょうということで、それが法律に位置づけられまして、北海道新幹線の実現も目指して、青函トンネルの有効活用ということもあって、地域丸丸となって着工というものも望んできました。そのときは、やはり念願の北海道新幹線の着工というものを何とか勝ち取ろうということで運動してきていたところでございます。確かに新幹線、ほかのところを見ましても、やはり在来線とは別の空間で走っているもので、今まで在来線が走っていたものと新幹線の空間で走っていたものが一緒にトンネルの中になるわけですから、いろんな技術的な問題もあるだろうとは思っております。今、福島委員おっしゃったように、まず1日1往復ということで、その260キロの高速運行、まあ開業には間に合わないようですけども、30年春にはまずそういうことを目指したいというふうに言っておりますが、それもいろいろ、そのためのいろいろ諸準備があるというふうに伺っておりますけれども、それはそれで早ければ早いほど私どももいいと思いますし、それが1往復だけでなく、それをもっと拡大できるのであれば、もっと本数を増やしていただきたいというふうに思っております。ただ、先ほど言いました打開策の一つでト

レイン・オン・トレイン、これは確かにきちんと整備されれば、同じ早さで気密性も確保されてすれ違
いできるんだろうなど。おっしゃったように、確かに予算の問題があるとは思いますが。JR北海道でも
いろいろ研究開発を進めておりますけれども、今、昨今のいろんな事情のあれでちょっとそれが停滞とい
いますか、遅れることも懸念はされると思っておりますけれども、それは本当、国の責任で国家的プロジェク
トとしてつくった青函トンネルですし、また整備新幹線もそうですので、それは何とか有効に、そして
きちんとその性能が発揮されるようになっていかなきゃならないと思っております。要望につきましては、確
かに新幹線の着工が決まるまでは、やはりそういうものをまず第一に掲げて、市だけではなくて、議会、
それから北海道なども連携しながらやってまいりました。この問題が惹起してから、やはり着工とい
うよりも、我々とすれば三セクの支援と、それから今の共用問題の早期解決ということで、これも道南
地方期成会なりと足並みをそろえて要望をしてきております。これは北海道とも同じような形でやって
きておりますけれども、今言った予算の関係も、JRにつけてもらうということもございますので、今
後も継続的にやっていきたいというふうに考えておりますので、もうちょっとJR北海道なりからも情
報も収集して、あと北海道なりとも連携して、効果的な要望活動というのも続けていきたいと思いま
す。

それから、バスの駐車場の関係で、現駅のお尋ねがございまして、これは函館のバス協会のほうから
もお話ございました。今、バスターミナルはあるんですけれども、路線バス、それから都市間バスの
ほうで大体使われている形で、本来、函館駅乗降の観光バスの駐車場といいますのは、摩周丸のほうに
あるんですけれども、そこでお客さんを降ろして、あと朝市のほうに行ったり、また駅のほうというの
はあるんですけれども、ただ、やはり夏場の時期はいいんですけれども、冬場とか雨の降っているときは
遠いということで、今の朝市と函館駅前の間、西側の出入り口のあたりにバスが連なって、とめてお客
さんの乗降をさせているという実態がございました。それもやはり好ましくない、そして今どうなるか
あれですけど、駅裏で今ホテルの建設も計画は一応されているということもあって、一応バス協会のほ
うではターミナルをうまく活用できないかというお話がございました。そういうお話もありまして、う
ちのほうの土木部とか私どもも入りまして、バス協会等を含めて、うまく活用できる方策がないか検討
をしております。今、バス協会のほうでも、新幹線が開業しましたら、どの程度の台数が必要かとい
うのも調査もしているということもありますので、その辺の状況も含めて、そのバスの乗降の、うまく、
どういうふうな、現駅の周辺でうまく活用できる方策がないか、それは考えていきたいなというふう
に思っています。

以上です。

○観光コンベンション部長（布谷 朗） 五稜郭駐車場の利用率が低いのではないかと御意見でござ
いしましたが、五稜郭駐車場、委員お話のとおり、限定的に非常に多いところもありますが、年間を通じ
ては余りよくない。それで、ただ花見の時期は、あの時期は本当に満車で、あの辺の道路も渋滞を起こ
すような状況になるんですが、それ以外の1年間は余り利用されていないのが実態と。その理由といた
したしましては、多分、私どもの考えるところ、五稜郭公園の入口から少しずれてるというのがあ
るのかなというふうに考えております。ただ、これから旅行の形態がますますグループ、それから個人とい
う形になってきた場合に、レンタカーだとかマイカーだとかの利用で函館に来られる方が大変多くなっ

てくると思います。また、2年前に開通した高速の大沼まで来た時点でも、やはり車で来られる方が増えてきておりますので、やっぱりその少ない理由というのは、私たちの告知の仕方が余りうまくないのかなと。もっと親切に、来られる方にわかりやすいような形で案内をすることができないのかなとこのことを考えながら、先ほど次長のほうからもお話ししましたが、現在作成中の観光のマップなんです、そちらのほうにもきちんと駐車場のデータを載せるということで対応するほかに、ガソリンスタンドとかレンタカー会社とも連携する。それでもって駐車場の存在を告知するという。それからホームページなんかでも情報発信してまいる。いろんな形で駐車場の、こういうところにございますということでお知らせして、来る方が不便なく函館観光できるようになっていければいいなというふう考えております。

○**福島 恭二委員** 駐車場の問題で、とにかく我々も地方へ行くと、土地勘がないもんだから、やっぱり案内板だとかを見ていろいろ動くんだけど、全てとは言わないけども、やっぱり全然ないところもあるなという感じは受けることも結構ありますよ。ですから、自分だけわかっただけという問題じゃないわけですからね、やっぱり土地勘のない人が来た場合のことを考えて案内板をつくったり、案内するとかっていうようなことが大事だと思うんです。それから、バスの問題になるけども、やっぱりそういう業界の話としては、業界と話し合いをすることだってあるはずですからね、そういう要望がないわけでない、あると思うときに、やっぱりそこに話を聞いて適切に対応するという、そういう姿勢が大事だと思うんですよ。話をしたけどさっぱり動いてくれないということが不信感につながるわけですからね。やっぱりできるだけそういうものは、大事なことですからね、やっぱり、何か聞くところによるとというより、私は最初からそう思ってるんだけど、やっぱり駐車場を確保するのがそれぞれの運転手さんなんですよ、が任せられて、自分のとめるところを決めるというかね、あらかじめ決めたところに入る場合もありますよ。けども、あふれた場合なんかは、自分で全部探してとめるような状況なんですよ。ということからすれば、やっぱり行っても困らないような状況をつくるというのが大事だと思うんですよ。だから、そういう点では、言ったら函館はちゃんと話を聞いて、別なところを確保してくれると、あるいは確保してあるというようなことが信頼につながることだと思うので、できればそういったきちんとした姿勢でやってほしいなというふうに思うんですよ。本当に観光バスの場合だって、あっちの摩周丸のほうに行けばあるんじゃないかっていっても、今言ったように確かに遠いということもあって、バスが迎えにくるんですよ、駅の横までね。ところが、横に迎えに来ると、駐車しちゃだめだというんだけど、あそこにタクシーがとまると。だから、バスがとまれないと。そういうこともあるんですよ。だから、そういう点も誰が整理をしてくれるのかね、この辺も徹底されていないような感じもするんですよ、現時点でもそうですよ。そこもやっぱり、行政ばかりやるんじゃなくて、それぞれの関係団体もあるわけですからね、やはりそこに協力を願うようなことをして、問題は誰がそういったことを気配りするかっていうことなんだよね、目配りして。そこもきめ細かいことをやっていかないと、悪いことだけはどんどんどんどん先に伝わるんですよ。いいことはなかなか、すぐ伝わらないでね、後からじわじわ来るんだけど。だから、そういう点を考えると、集客するにはやっぱりそういった駐車場は絶対必要なことですからね、信頼されるような対応をぜひしてほしいなというふうに思うんです。

あと、さっき言ったようにトンネル内の風圧問題、これも実際に我々、その風圧対策をするときに、

こんなに金かかるのか、こんなことをやらなきゃだめなのかということもあったので、現地、トンネルへ入って体験しようといっ、行ったことあるんですよ。高橋知事と当時の市長と私と亡くなった高野さんとね、四、五人であのトンネルの真ん中に行っ、来るのを対向するときの風圧を体験したんですよ。確かに立ってられなくなる状況ですよ。ですから、これを考えれば確かに単車で来た貨物はひっくり返るような恐れもあるなということはお実感してきましたけど。そういうことから、ぜひそれを実現させるべきだといった矢先に今度、トレイン・オン・トレインの話が出てきて、ああ、これはいいことだな。詳細にわたって、1時間以上にわたってスライドで説明を受けてね、本当に間違いなく函館開業までには実現するという話だったんだ、あの坂本さんの話は。それに大いに期待したんですよ。ところが、同時開業と言ったせいなのかどうかわからんけども、予算が厳しくなるとか何とかかんとかって話もあつたりして、だんだんだんだんこの時期が遅れてくるわけですよ。とはいっても、引き続き運動したはずなんです。ところが、予算の問題とはいっても、要望活動そのものが停滞しちゃったんですよ、残念ながら。だから、ますます遅れちゃった。皆さん、私が言うまでもなく御承知のとおり、いかにその地区の皆さんが熱意を持って要望活動をするかどうか勝負なんですよ。何でもそうなんです。その中で、どこかの代表が欠けるとか、どこかの代表が来なかったとなると、足並みそろってないなと、これはもっと後回しでもいいわと、こう判断されるんですよ。一致結束することこそが、国に要望する場合は大事なんです。こんなことを言うのは、あなたには釈迦に説法ですけど。繰り返し自慢するわけじゃないんですけど、本当に北海道新幹線着工のときは、本当に北陸とどう渡り合うかということで苦労しましたよ。そのことからいっても、我々道南が一致結束する。道南の人数が20人や30人でしか行かないけども、この20人や30人が結束して、責任者が結束して事に当たれば、北陸のバス50台や60台に匹敵する以上の力になると、こうまで言われたんですよ。それを我々も、何としてもそういう形をつくらうということでやった結果、今日に至ってるわけですよ。だから、やっぱりそういった交渉をする場合に、散発的じゃだめなんです。そして、本当に熱意を持って真剣に、地域のために、北海道のために、函館のためにって汗水流さなきゃだめなんです。まさに継続は力なんです、本当は。それを途中で投げ出したわけじゃないけども、後回しにするような行為があったがゆえに今日に至っていると私は言わざるを得ないんですよ。新幹線の駅の問題だってしかりですよ。何度も言うけど。これも一つ残念でならないんですよ。札幌開業、20年、30年先だからいいよ。いいといえはいいんですけど、将来のことを考えれば決していいことではない。私の時代でないかもわからないけど。あれだって、函館がいかに現駅に乗りかえを便利にするかということで取り組んできたことからは、半分も達成してないんだよね、私に言わせれば。開業の暁には全部橋を渡って、乗りかえてこなければ来れない。一義的には北斗駅に降りて、そして函館に来る人は橋を渡って乗りかえてくるということになるんですよ。高齢化社会を考えて、荷物持った人のことを考えて、どう簡単に乗りかえできますか。乗りかえできない状態になってるでしょ。これだって、新駅をつくる段階では函館市の意見を入れるような、函館市は参加できなかったからなんだ、これは。市民の意見は一切入ってないんだ、あれには。だから、これもね、松宮委員が言ったように本当に空白の期間だったんだ、これは。残念でなりません。これは蛇足ですけども、言っておくけど。いずれにしても、もっと力を入れて、やっぱりトレイン・オン・トレインの実現が一番いいことですから、脇目もふらずに、その実現のためにこ

そ、260キロ、1日も早く走れるような結果にもなってくると思うんでね、ぜひ一つそこに力を入れて、官民挙げて、地域挙げて努力するように、改めて要請したいと思いますので、決意のほどをひとつよろしく。

○**企画部長（谷口 諭）** 確かにこの青函共用の問題、これまでも市・市議会なり、あと北海道、それから道南地方期成会で要望はしておりますけれども、もう少し我々も、今、国のワーキングも去年の3月からまだ開かれてるあれもないものですから、そこら辺の情報も収集しますとともに、JR北海道さんともこのトレイン・オン・トレインの開発の情報も聞きながら、何がどういうふうにしていけば効果的になるのかということも見定めて、あと、委員おっしゃったように地域と連携して、足並みをそろえて要望を続けて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。

○**委員長（出村 勝彦）** いいですか。はい。

他に御発言。本間委員。

○**本間 勝美委員** 5点ほど質問させていただきます。

まず、高速走行のことなんですが、青函トンネルの建設の発端となったのが洞爺丸台風ということで、ちょうどとしが洞爺丸台風から60年ということで、ようやくあと2年後に函館、道南の悲願である新幹線がようやく目の前まで来ている状況なんですが、残念なんですが、やっぱりその青函トンネルの高速運転ができないよということです。これが一体、どこまで知っていたのか。どこの時点で貨物と新幹線とのすれ違いで本来あるべき新幹線の走行ができないということを知ったのかということ、もしわかれば教えてほしいんですけども。函館市の情報収集能力というか、何かその辺にかかわる問題なのかなとは思うんですよね。JR北海道等々と、この特別委員会で行ったときに、イギリスの英仏海峡の下に通っているユーロトンネルは上りと下りと別々のトンネルになっているよと、そういう構造になっているよという説明を受けました。そうであれば特別問題はなかったと思うんですが、青函トンネルの場合は一つのトンネルの中に新幹線も貨物も両方通してしまうという、ちょっと乱暴な作りだったのかなというふうに思うんですが、こういう状況になることは、今、ほかの委員さんからもいろいろと質問が出されてましたが、もっと早めにこの情報がわかっていれば、もっと早めにいろんな展開ができたんじゃないかなと思います。それで、防護壁は6,000億円かかるから現実ではないよということなんですが、全国の新幹線網、北海道から、札幌から鹿児島中央まで、これ背骨ですよ。背骨ができる前に上越新幹線だとか、あとは北陸新幹線の長野まで、オリンピックがあったからだと思うんですが、背骨ができる前にその脇のほうがどんどんできてきたと。非常に残念でならないんですけども、一方ではJR東海が多額の予算を投じてリニアモーターカーをつくるよということですよ。果たしてこの6,000億円って本当に現実的では、全くないんじゃないかなと思うんですよね。本当であればつくれたものではなかったのかなと思います。政治力の問題といえればそれまでなんですが、函館市としてこういう状態になるということを恐らくどこかの時点で知っていたと思うんですよね。それなりのいろいろ国に対しての要望とかがもしできていれば、今のような事態を招かなかったのかなと思うんですが、もしわかれば、その辺を教えていただきたいと思います。

あと、今、福島委員のほうから駐車場の案内について出されていたんですが、私も観光駐車場について

て、やはりもとの渡島支庁、中央図書館の前の部分の駐車場が、やはり日常余り使われていないなと感じていました。そこで、観光客の方、例えば函館でレンタカーを借りますといったときには、今のレンタカーって恐らくナビゲーションはフル装備ですよ。今、レンタカー、全部ついてますよね。なので、できるかどうかわかんないんですが、例えばそのナビゲーションに五稜郭公園、あるいは五稜郭を指定しましたといったときに、ナビがみんな案内して行きますよね。どこに案内されるのかちょっとわかんないですけど、恐らく五稜郭タワーのあたりにきっと案内されるんだと思うんですよ。結構、五稜郭公園の周辺が、やはり道が非常に複雑ですよ。函館市民でも慣れない方であれば車の運転がなかなか大変面倒だと。特に中央交差点の前の交差点は変則交差点なので。なので、もし可能であれば、そういったナビゲーションシステムから五稜郭を検索した場合に、ルート設定が駐車場まで案内されるような、そういったものができれば非常にいいんじゃないかなと思います。

もう一つは観光の分野で、ホスピタリティ向上の安心・安全というところで、先ほどの答弁の中でも津波の話が一部出たと思うんですが、函館市として防災行政無線の整備されますよね。これは恐らく企画部でも観光コンベンション部でもないのかなとも思うんですが、ここの防災行政無線の活用の仕方なんですけど、やはり函館は観光都市でもあるので、大森浜だとか函館港周辺等々、海沿いに観光施設がたくさんありますので、防災行政無線の活用の仕方として、やはり多言語化というんですか、日本語のみじゃなくて、やはり函館に多く訪れている台湾人観光客、中国語への対応、英語への対応、そういったものが必須ではないのかなと思っています。この辺ちょっと、お話を聞きたいと思っています。

そのほかに、安心・安全の部分では、まちあるきの部分に関連するんですが、きょうから札幌の雪まつりが始まりまして。きのうまでちょっと3日間、札幌にいたんですが、JRの車内、ホテル、あとは札幌市内も結構台湾の観光客を中心に、欧米の方であればスキーだとかスノボを担いでいたり、あるいはスカーフを巻いているイスラム教圏の観光客の方が見られるなど、本当に最近は東南アジア、台湾を中心に大勢の方が来てるなというふうなことで思っています。そこで、札幌なんですけど、結構その中心部はロードヒーティングしたり、地下歩行空間とか、あとは地下街ありますよね。結構歩きやすいんですよ、以外にも。札幌は函館に比べて積雪は恐らく倍以上だと思うんですが、それでも中心部は非常に結構歩きやすいというところが多かったです。それに比べて函館はどうなのかと。きのう、函館に戻ってきてびっくりしたんですが、非常に今つるつる路面で、非常に歩きにくい状態ですよ。で、冬の観光をやっぱり重視するのであれば、やっぱり特に台湾とか東南アジアという全く雪のない国から来る方々は、多分怖くて歩けないと。せっかくまちあるき観光をするのであれば、その部分をやっぱりちょっと整備する必要があるんじゃないかなと思っています。なかなかロードヒーティングするにも大変だと思うんですが、やはり適切な砂箱の設置だとか、あと砂まきですよ、大通り周辺では開発局の方が結構砂をまいている風景も見ましたが、そういった函館市、北海道、開発局、道路管理者に訴えて、その歩行者の、観光客の冬の歩行の安全対策もしっかり行っていただきたいなと思っています。

あと、二次交通の重要性ということで、先ほど部長のほうからJR九州のたまたま箱の話が出ました。私も非常に二次交通は大事だなと思っています。JR九州ではたまたま箱のほかに、ななつ星、何でしたっけ、あ、いいです、そういった観光の列車も走らせて非常に人気だと。それで新幹線の開業効果が九州の、全域まではわかんないですけども、周辺の県にまで波及しているよということなんですよ。やは

り2年後の新幹線の開業をにらんで、函館だけでなく、やっぱり道南周辺にまで新幹線の波及効果をどうやって伝えていくのかということでは、この二次交通の重要性というのは非常に高いんじゃないかなと思うんですね。ただし、二次交通といっても何があるのかと。例えばJRの線路がありますと。もう一つはバスがありますと。レンタカーもあると思うんですが。私は非常に残念なんですよ、江差線です。木古内と江差間のJRの江差線ですよ、これが5月で廃止になりますと。何でこの時期に廃止なのかなと非常に残念なんです。できれば新幹線が開業して1年間だけでも、少なくともJR北海道で運行してもらって、その実績を見て廃止してほしかったなと思うんですね。松前と江差、函館というのは非常に北海道の中でも歴史があって、文化もありますということで、周遊観光を組み立てる上では、やっぱり松前とか江差、函館という組み合わせも非常にいい、効果的な組み合わせだと考えるんですね。しかし、交通アクセスの面でどうなのかなと考えた場合には、非常に不便。函館―松前間は、新幹線でも木古内までは駅ができますが、木古内発着の新幹線が1日一体何本になるのかよくわかりませんよね。ということを見ると、函館から木古内経由で江差まで直接列車で行けますよね。例えばそのJRが残っていれば。それがこの5月で木古内―江差間がなくなってしまうので、非常に残念なんです。仮にJR北海道としての運行はこの5月で終わります。終わるんですが、恐らく一応、線路は残ると思うんですね、その廃止になった後。1年ないし2年ぐらいは残るんじゃないかなと思うんですが、例えば、JR東日本はきっと恐らく県をまたいだらできないかもしれないですが、何かいろんな工夫で、新幹線が開業した少なくとも1年くらいは江差まで、木古内から江差間、あるいは函館から、まあ第三セクターになってると思いますが、函館から江差まで直通でそういう鉄道を運行して、観光需要を賄うような、そういった政策もできないかなと思ってますが、その辺ちょっと、感想でもいいのでお聞かせ願いたいと思います。

以上です。

○**企画部長（谷口 諭）** 本間委員からの御質問、まず1点目、トンネルの件ですけれども、いろいろ福島委員からも御指摘ありましたように、このトンネルは当初から新幹線と在来線とを同じ空間の中で安全対策を施して運行していこうということで1本つくられたわけでございます。それで、いろいろ北海道新幹線が平成17年に着工になって、開業だという時期が近くなってきて、いろいろ検討を進めてきた結果、先ほども言いましたように23年の12月ではもう140キロにするしかないという、一応、政府・与党で確認がされた。けど、やはりそうはならないだろうということで、国交省の中にワーキンググループをつくって、その減速回避策としてどういう手立てがあるかということのをこれまでやってきてるということで、25年の3月に一定の方向性が示されたということでございます。我々も専門的でないものですから、やはり同じ早さのすれ違いという一定の危険性はあるんでしょうけども、安全対策はきちんと施されて、運行できるものと思っておりましたけども、実際、テクニカルな部分で検討がされて、そういうことにしかできないということになるような段階で要望を始めてきたというところでございまして、本当に今後もそれについては、一日も早くといいますか、早い段階で高速走行がもっと確保されるようにということは引き続き要望も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。

○**観光コンベンション部長（布谷 朗）** 何点か御質問をいただきましたので、順次お答えいたします。

まず、ナビゲーションに五稜郭駐車場までのルートを導くようなシステムづくりができないかということなんですが、技術的な問題というのはそれほどないとは思いますが、あとは経費の問題とかいろいろ出てくるかもしれませんので、その部分についてはちょっとその会社に確認して、実際にできるものなのか、それから経費の部分だとか、どのようなものなのか、ちょっと確認させていただきたいと思います。私ども、市のホームページ、はこぶらのほうでは駐車場の案内はしておりますし、今年度の予算の中でははこぶらがスマートフォン対応のサイトのほうも構築するということでしておりますので、そちらのほうからの情報の入手ということもできますので、そちらのほうもPRしていきたいというふうに思います。

それから、次に防災行政無線の多言語化ということなんですが、市民に対する案内と観光客に対する案内というのは内容が少し違うのかなと。土地勘のある方と土地勘のない方を全く同じものを案内するというのは、逆に混乱を招くのかなというふうに私どもちょっと危惧してる場所なんですね。それで、私どもは観光客向けの防災等を考えるということで、観光協会が中心になって今やっていますので、防災行政無線の活用、これについても検討はいたしますが、先ほど申しましたとおり、全く市民と同じような形で案内していかどうかということも含めて調べてみたいと思います。

それから、ロードヒーティングの関係なんですが、実は私、きのう、八幡坂のほうにまいりましたら、本当にすごい氷でスケートリンクのようになってるんですが、あそこは歩道が実はロードヒーティングしています。八幡坂は、あの階段のところ。それで、観光客も安心してあそこを通ってるんですが、横道路になりますと全くそれが無いということで、非常に滑ってます。ただ、その中で、私、きのう、偶然見たんですけども、市の担当の部局の職員が焼き砂をまいてるんですね。坂道だということと、それから観光客が多く通るということで、歩行になれてない方がたくさんいるということから、あの辺やってると思うんですが、それをこれからもう少し、どこまで今やっているのか私もちょうと承知してないので、調べてみますけども、まちあるき観光を進めておりますので、その辺については担当部局ともちょっと話し合いながら、安心して観光できるようなまちづくりになっていければというふうに考えてます。

それから、二次交通ということで、江差線の存続ということなんですが、私ども、みなみ北海道観光推進協議会という広域の観光組織をつくってですね、道南地域への観光客の誘致ということで進めておりますが、そういう中ではこのJRというのは非常に重要な交通機関なんですけど、ただ、その18の自治体でつくっているところだけでJRの存続、そういうことができるのかどうか。果たして、経費的な部分、それから長期間の運営に当たってどのようなメリットとデメリットが出てくるのかという、まだ研究も全くしてませんので、その辺を今この席で、わかりました、はい、進めますということもなかなか言えませんので、ちょっとそのみなみ北海道の組織の中で、こういう意見があるということをお話ししていきたいと思います。

以上でございます。

○委員長（出村 勝彦） よろしいですか。はい。

他にございませんか。

（「なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） それでは、発言を終結いたします。

ここで、観光コンベンション部は御退室願います。

（観光コンベンション部退室）

○委員長（出村 勝彦） 本件につきましては、本日の議論なども踏まえまして、今後の委員会の取りまとめの際に、適宜、議題としていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上で本件を終了いたします

次に、1月17日付、配付資料「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画（原案）」などにかかわる調査を行います。

それでは、企画部より資料の説明をお願いします。

○企画部長（谷口 諭） 先月、1月16日ですけれども、第5回の道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会が開催されまして、経営計画の原案等が示されたところでございます。委員の皆様には17日付で資料を配付しておりますが、本日はこの資料の説明をさせていただきます。

まず、資料1-1でございますが、これは第三セクター鉄道開業に向けたスケジュールでございます。当初案は上段のほうに書かれているものでございまして、三セク会社を5月に設立をして、平成27年度末の開業に向けた準備を進めていくというふうにしておりましたけれども、それを下段に示しておらずとおり、それを3カ月遅らせまして、8月にその準備会社を設立をして、開業に間に合わせる形で各般の事務作業を進めていこうということにしているところでございます。

次に、資料1-2でございますが、これは第三セクター鉄道会社における安全対策ということですが、そこの1の趣旨に記載しておりますとおり、経営分離までにJR北海道において万全の安全運行体制が確保されることを前提として、第三セクター鉄道会社においても会社としての安全運行体制を構築していく必要があることから、今後の安全運行体制の確保に向けた方針を定めるということにいたしました。外部有識者の意見も聴取しながら、それを今年度内に策定することを目途としているものであります。

それから、資料2についてでございますが、これにつきましては、準備協議会では昨年8月9日にJR北海道に対しまして並行在来線に対する支援について要請活動を行っております。去る2月3日も、私も参りましたが、2回目の要請活動を行っております。この資料は8月に行われました要請に対する、その要請内容と、それから昨年12月にJR北海道のほうから示された考え方をまとめたものでございます。この回答も受けまして、協議会としまして経営計画の原案のほうに反映できるものは反映することとしました。それから、今後の調整されている事項につきましては引き続き両方で鋭意協議していくというふうに整理しているものでございます。

それから、資料3-1以降につきましては、メインとなります経営計画の原案にかかわる資料でありまして、3-1につきましては概要版、3-2は本編、3-3は素案との対比表でありますけれども、本日はその本編に基づきまして説明をさせていただきます。3-2の資料になります。この部分の説明につきましては担当課長のほうからさせていただきますので、よろしく願いいたします。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） それでは、経営計画の原案につきまして御説明をさせていただきます。なお、要員数や収支試算については現段階において想定しうる諸条件を前

提に行ったものでございますので、不確定な要素がありますことから、概数としてお示しするものでございます。

それでは、3-2の1ページをごらんいただきたいと思っております。まず、「はじめに」のところになりますけれども、この経営計画は北海道新幹線の開業に伴いJR北海道から経営分離される江差線（五稜郭一木古内間）を地域の公共交通機関として存続維持するため、新たに設立する第三セクター鉄道会社の経営の基本的事項を取りまとめたものでありまして、三セク会社はこの経営計画を踏まえまして、具体的な事業計画等の検討を進めるとしてございます。

Iの「経営の基本的な事項」についてでございますが、1の「基本理念」では、鉄道輸送の安全性を最優先とすることなどの方針に基づきまして経営に当たること、2の「経営主体」では、鉄道を保有し旅客運送を行う第一種鉄道事業者として経営すること、3の「三セク会社の設立」では、スケジュールの見直しによりまして三セク会社の設立を本年8月とすること、4の「会社の名称及び所在地」では、北海道道南地域並行在来線準備会社を札幌市内で設立いたしまして、平成27年夏ごろを目途に増資を行うとともに、本社を函館市内に移転することとしてございます。

恐れ入ります、2ページ目をごらんいただきたいと思っておりますが、5の「経営区間」では、現行と同じ五稜郭一木古内間とすること、6の「運行形態」では、単線・電化設備を引き継ぎ、ディーゼル車両で運行することとしてございます。

続きまして、IIの「経営区間に関する事項」についてでございますが、1の「経営区間の概要」では、旅客は1日あたり上下37本、2,173人を輸送してございまして、3ページになりますが、貨物列車は上下51本が運行されてございます。

それから、2の「将来旅客需要予測」でございますが、平成27年度の1日あたり2,148人から、10年後の平成37年度には1,805人と16%の減少が見込まれるとしてございます。

恐れ入ります、4ページ目になりますが、沿線市町の将来人口推計を記載してございます。

続きまして、5ページ目には三セク鉄道会社の経営区間を記載してございます。

6ページをお開きいただきたいと存じます。IIIの「施設・設備等に関する事項」についてでございますが、1の「基本的な考え方」では、現行資産をJR北海道から譲り受けることを基本といたしまして、2の「主な施設・設備等」では、初期投資の主なものとして(1)から(6)に記載のとおり土地や線路等の鉄道資産、車両、指令システム、車両基地、本社事務所建物、保守用機器等があり、これらの資産は譲渡前に必要な整備、修繕を行うこととしてございます。

7ページをお開きください。IVの「運営に関する事項」についてでございますが、1の「旅客列車の運行計画」では、(1)に「基本的な考え方」を記載しておりまして、現行の運行本数、列車ダイヤを基本とすること、それから函館駅までは41%の利用がありますことから、今後、三セク列車が函館駅まで乗り入れることを検討することとしておりますが、寝台列車につきましては存廃を検討中でございますので、現時点では見込まないこととしてございます。

次に、8ページをごらんください。2の「運営体制」ですが、(1)に「基本的な考え方」を記載しております。駅の管理は利用者に不便とならない範囲で、より効率的な方法等について検討することとしてございまして、(2)の「駅の管理体制」では、五稜郭駅はJR北海道との共同使用駅といたしまして、

自動券売機は三セク鉄道会社が設置、窓口、改札等の業務はJR北海道に委託することとしております。その他の駅につきましては、住民等への委託や自動券売機への更新を基本とするということにしております。また、(3)の「車両の保守管理体制」では、日常的な検査、修繕は直営、大規模な検査等は外注することとしてございます。

恐れ入ります、9ページになりますが、(4)の「運行管理体制」では、指令業務は自社で実施することを基本といたしまして、開業時は円滑な移行のため暫定的にJRに委託することとしてございます。

また、(5)の「鉄道施設の保守管理体制」につきましては、効率性を考慮し、管理的業務以外は可能な限り外注化を図る方向で検討を進めることとしております。

3の「組織要員計画」では、鉄道事業の安全性を最優先とした上で、簡素で効率的、機能的な体制にするという基本的な考え方のもと、開業時には指令業務を暫定的に委託するため70人程度とし、委託期間終了後は85人程度。その内訳は記載してございますが、経営企画部10人程度、運輸部運輸課40人程度、委託期間終了後は55人程度となりますが、運輸部施設課20人程度としてございます。開業当初はJR北海道社員の出向等で対応いたしまして、順次プロパー化を図ることとしてございます。なお、2年前の試算では、先行県の事例を参考といたしまして、55人体制とお示ししておりましたが、JR北海道の勤務状況等も踏まえまして、部門別に精査したところ、85人程度が必要となるということにしております。増員の主な要因につきましては、全社的な安全体制及び定時制運行確保のための本社要員の配置、それと木古内駅における信号取り扱いや異常時の緊急対応のための要員配置などとなっております。

恐れ入ります、10ページをごらんください。(3)に「組織体制のイメージ」を記載してございます。

4の「営業計画」でございますが、(2)の①「乗車券等の種類」につきましては、普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、団体乗車券の発行を基本としております。

②の「運賃水準」につきましては、先行事例や路線バス等の運賃水準も参考といたしまして、現行運賃からおおむね1.3倍程度に値上げすることとし、11ページの(3)の①になりますが、1枚の乗車券でJR函館線への乗り入れを実施するとともに、②になりますが、JR函館駅まで普通乗車券で乗り継ぐ場合は三セク会社の運賃に一律50円の割引を適用することとしております。

12ページには運賃イメージを記載してございますが、上磯―函館間で申し上げますと、現行260円が、三セク会社の運行区間、上磯―五稜郭間が290円、JR北海道の運行区間の五稜郭―函館間が200円の合計で490円になりますが、乗り継ぎ割引50円を差し引きますと、運賃は440円となるところでございます。

Vの「経営スキームに関する事項」についてでございますが、2の「出資金」では、総額を5.8億円程度といたしまして、そのうち1億円程度は災害や事故等の緊急時に備えた資本準備金とすることとしておりまして、2年前の試算の4億800万円から増額することとしてございます。

なお、(2)に記載しておりますが、道と沿線市町は設立時に当面の開業に要する経費2.4億円程度を出資し、その後、2年度目への経費として2.4億円を出資することとしております。函館市で申し上げますと、負担割合は4.4%でございますので、設立の出資金は1,000万円強程度となる見込みでございます。

次に、13ページをごらんください。3の「初期投資や運行経費に係る資金手当」ですが、初期投資につきましては道と沿線市町からの補助金、それから三セク会社の長期借入金を充てまして、運行赤字は補助金を充当することとしてございます。

Ⅵの「収支に関する事項」についてでございますが、1の「開業準備費等」では、会社設立に必要な経費や人件費など4.8億円程度のほか、先ほども申し上げました事故等の緊急時に備えた準備金相当といたしまして1億円程度を見込んでおります。

2の「初期投資」では、鉄道運行に必要な土地、建物、線路設備等の鉄道資産や車両と指令システムの工事費、それと保守用機器等の設備投資を主な内容といたしてございまして、その必要額を見込むこととしております。

3の「運行収支」でございますが、(1)で経費といたしまして人件費、運行経費、施設保存費、管理経費等を見込み、14ページになりますが、(2)で運行収入といたしまして運賃収入、線路使用料、国庫補助金等を見込むことといたしてございます。寝台列車運行にかかわる旅客収入は、存廃を検討中のため、現時点では見込まないこととしております。

4の「収支予測」になりますが、三セク鉄道会社設立から開業後10年間累計の収支予測を積算してございまして、表をごらんいただきたいと思いますが、まず開業準備費として5.8億円程度の費用が発生しますが、民間出資といたしまして1億円を見込んでおり、差し引きの公的負担は4.8億円程度となります。初期投資、運行経費については、初期投資がJR譲受資産16億円程度、新たな設備投資11億円程度で、合計で27億円程度。運行経費が、人件費、運輸費などで、不確定要素がございますので幅を持たせて、153億円から157億円程度。収入が、運行収入、借入金、それから国庫補助金等で147億円から148億円程度。差し引きで、②になりますが、32億円から37億円程度が収支不足となります。開業準備費と初期投資、運行経費の収支不足を合わせますと、差し引き、Aになりますが、37億円から42億円程度となりまして、これにJR北海道からの支援額は先行県と同様、譲受資産と同程度ということで協議が進んでおりますことから、16億円程度を見込み、さらに初期投資への補助金に対する交付税措置を1億円程度を見込みまして、差し引き20億円から25億円程度が道と沿線市町の実質負担金となる見込みとなっております。なお、前回試算時の10年間の収支不足額は約15億円、30年間では約51.6億円でしたが、これと比較いたしますと、10年間の累計で5億円から10億円程度の増額となる見込みでございます。

恐れ入ります、15ページをごらんください。5の「開業後11年目以降の見通し」では、運行収支が恒常的な赤字となることを見込まれますので、経費節減や運賃水準の見直しなど、収支改善に向けた取り組みを進めることとしてございます。

Ⅶの「利用促進に関する事項」についてでございますが、利用促進のための（仮称）道南地域並行在来線利用促進協議会を設置いたしまして、利用促進について幅広く検討を行うとともに、会社名を公募するほか、サポーター制度の導入等を検討することとしてございます。

Ⅷの「経営改善に関する事項」についてでございますが、16ページをごらんいただきたいと思いますが、開業後一定期間が経過した後、これは5年ごとを基本といたしてございまして、利用状況や収支の動向などの検証を行いまして、改善が図れないと判断した場合には事業形態や道、沿線市町の負担割合などを再検討することとしてございます。

Ⅸの「安全管理体制に関する事項」についてでございますが、鉄道会社の安全マネジメント体制の構築及び維持改善に向けては社内での検討、取り組みのみならず、第三者の助言を仰ぐなど客観性確保のための体

制を検討することとしております。

Xの「今後のスケジュール」についてですが、スケジュールの見直しによりまして、下段になりますが、本年7月に経営計画の決定、8月に鉄道会社を設立、平成27年度末に第三セクター鉄道の開業を予定しているところでございます。

それから、17ページには参考といたしまして基本方針を添付してございます。

最後に、18ページに記載してございますが、今後、消費税の税率引き上げが予定されておりますけれども、収支や運賃につきましては、その状況に応じまして見直していくこととしてございます。

説明につきまして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）** ただいま配付されました資料の説明をいただいたわけですが、各委員から質問ありますか。

（「はい」の声あり）

○**委員長（出村 勝彦）** それでは、どうしましょう。何人かいらっしゃいますか。一人、二人。進めますか。ちょっとまだ時間前ですから、進めます。井田委員。

○**井田 範行委員** それでは、三セクの関係で、ちょっと多いんですけども、何点か聞きたいと思います。まず、JRから譲渡後、鉄路を利用する、さっき貨物が50本くらい通るということを書かれてたんですけども、それ以外に当然、寝台列車、見込んでない、存廃、廃止を検討しているの見込んでいないということなんですけども、私の受けとめとしてはJR北海道以外にも寝台列車等々走ってるんですけども、その辺も含めて存廃検討されているのか。さらに、その存続、廃止を検討している理由は何なんですかという部分を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）** 寝台列車の存廃の御質問でございます。

JR各社におきましては、寝台列車の存続に当たりまして、車両の老朽化ですとか、新幹線開業による利用者の減少、それから青函共用区間における牽引車の改良ですね、こういったことが検討されているということをお聞きしております。そのほか、新幹線ダイヤの調整、これは青函共用走行区間の夜間の整備時間の確保ということの問題ですけれども、こういったことも大きな課題であるというふうにお聞きしてございます。なお、寝台特急につきましては、北斗星、それからトワイライトエクスプレス、それからカシオペア、こういった種類が運行している状況でございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** ちょっと今聞き漏らしたんですけども、要するに全ての寝台列車は存廃を検討していると、存続、廃止を検討しているということですよね。

それと、それではそこを通るのは三セクの鉄道以外にあるのは貨物だけということですよね。はい、わかりました。

次に、経営主体、1ページにあるのかな、これは三セク鉄道会社は上下一体で第一種鉄道事業者として経営に当たるといったことなんですけれども、上下一体以外の選択ってどういうのがあるのか。また、私が以前ちょっと視察したところでは、上下分離というものもちょっと耳にしたんですけども、それも考えられるんじゃないかなと思いますけども、その辺、どのような種類があるのかと、それぞれの長所、短所、最終的に上下一体を選択した理由についてお聞きします。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 経営主体としての事業形態の御質問でございます。

経営主体といたしまして、第一種鉄道事業者以外に、みずから敷設した以外の鉄道線路を使用して運行を行います第二種鉄道事業者があり、これはいわゆる上下分離方式と言われておりますけれども、他線では青い森鉄道が採用しているところでございます。この上下分離方式につきましては、第三セクター鉄道会社にとりましては、一般的になんですが、鉄道資産保有コストの負担が少ないことなどのメリットがある一方で、経営責任が不明確になりやすい、また施設所有者との調整が多く、意思決定に時間を要するといったことのデメリットがあるというふうに言われてございます。上下一体方式とこの上下分離方式を比較いたしますと、第三種鉄道事業者、鉄道施設だけを持つ事業者ですけれども、列車の運行を行う第二種鉄道事業者が線路管理を適正に行っているかどうかを管理する必要がございます、鉄道施設を持っている第三種がですね。そういった費用が加わってまいりまして、第二種、第三種鉄道事業者、トータルのコストを考えますと、かなり増大するというのもございまして、収支悪化の課題があるということで、上下一体方式を採用したというところでございます。

○**井田 範行委員** 結論は、上下一体のほうが収支上有利だから選択しましたよというふうに受けとめていいですか。ただ、イニシャルの話があるはずだから、上下の場合、下は要するに自分たちで買わないわけですから、例えば上下分離の場合は一時的なイニシャルとしてはこうなんですけれども、大体20年、30年ぐらいには逆転しちゃいますので、総合的に考えると上下一体のほうが収支的に安定するものとして考えますというイメージなのか、その辺ちょっと教えてください。

○**企画部長（谷口 諭）** 今、担当課長のほうから説明しましたのは、資産を三セク会社自体で持たないということは、要するに身軽になるわけで、運行だけをやればいいわけですから、いいんですけども、今度、例えば青森県の例で言いますと、青森県が下を持っているわけですね、資産。で、上を青い森鉄道がやっているということなんですけれども、そうしますと、今言いましたように青森県ではきちんとやってるかどうかという監視をするためのまたセクションというか、そういうコストもまず県としてはかかるということ。そして、そういうことを考えると、これは北海道に確認してるんですけども、トータル的に言うと、三セクだけ考えると身軽になるかもしれませんが、第二種鉄道事業者のトータルで考えると、こちらのほうが割高になるということもあって、最終的に青い森鉄道以外は全部、第一種鉄道事業者なんですけれども、そういう例にならって、今回、上下一体というか、第一種鉄道事業者を選択したということでございます。

○**井田 範行委員** 確におっしゃるとおり、全体を見るとそうなんですけど、函館市としては函館市の部分だけというか、自治体とかの関係見ると、何か上下分離したほうがメリットあるのかなというふうにも受けとれるんですけども、そうすると鉄路を誰が持つかという部分になるんですけども、道の負担が増えるということで、総合的な判断だということはわかりました。そこで、その鉄路の問題なんですけども、先ほどの話の中で、JR貨物も走行しますよということで、全国で三セクってここだけじゃないと思う、今回だけじゃないんですけども、やっぱりJR貨物が鉄道設備を維持して三セクが借りてるということも十分選択肢として考えられるのかな、県とか道じゃなくて。そういう事例がまずないのかというのを聞きたいのと、仮に、三セク結構厳しい状況がずっと続いているということなんですけれども、三セクをやめますよといった場合に、その鉄路って最終的に誰が守っていくというか維持していく

のかというのもちよっと疑問のある、これかなり中長期的な話なんですけども、この2つについてお聞きします。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** JR貨物が鉄道設備を所有して三セクが賃貸している事例についての御質問でございますが、JR貨物が鉄道を所有して、その設備を三セクが賃貸している事例はないというふうにお聞きしているところでございます。

それから、仮に三セク会社が廃止となってバス転換した場合の鉄道設備の所有につきましては、江差線につきましてはあくまでも第三セクター鉄道会社が将来にわたって運行を継続することを考えておりますけれども、仮に三セク会社が廃止になってバス転換になった場合は、貨物輸送の取り扱いの問題が生じてまいりますので、その貨物ネットワークを寸断しないような形で、全道的な見地から考えていかなければならないというふうに考えております。

以上でございます。

○**委員長（出村 勝彦）** ちょっと待って。各委員にちょっと御相談なんですけど、今、井田委員の発言中で、あと本間委員がこの後質疑があるということなんですけど、本間委員、およそどのくらい時間。

○**本間 勝美委員** 井田委員とかぶるところがあるので、そんなに長くないです。

○**委員長（出村 勝彦）** そういう話なんですけど、時間的にどうですか。もしあれなら、このまま進めて終わりたいと思うんですが。よろしいでしょうか。

○**井田 範行委員** 一応、私言いますけど、今大体4分の1ぐらいです。それもかなり詰めてるんですけど、今。

○**委員長（出村 勝彦）** 30分ぐらいが、まあダブるところもあるから、本間委員はそう長くないと言ってるんですよ。ですから、ひっくるめて大体30分程度であれば、やってしまうかという気もするんですが。もしよろしければですよ。いいですか。それでは、進めさせていただきます。井田委員、よろしくお願いします、御協力を。井田委員。

○**井田 範行委員** JR貨物が持つてゐることはないということなんですけども、最終的にJR貨物、北海道にとって非常に重要な路線ということもわかるんで、仮の話はなかなか答えづらいんでしょうけども、それは北海道全体で考えていくべきものだということがわかりました。

それで、次、JRの委託の関係なんですけども、車両、鉄道、鉄道資産を譲り受けますよと。車両の運行、設備管理、これ一括、私は譲渡を受けますけども、一括、JRに全て委託という選択はできないのか。これ、一種だからできないという噂もいろいろあるんですけども。あと、上のほうは、車両のほうは私どもでちゃんとメンテ含めいろいろやりますけども、それで、鉄道のほうだけでも全面委託ということではできないのかどうか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）** 運行いたします三セク会社の委託業務にかかわる一括委託に関する御質問でございますが、鉄道営業法第19条の規定に基づきまして鉄道係員職制がございまして、この規定によりまして、保線や電気設備などに関する係員を置くという規定がございまして、基本的には自社で設備管理はするということが基本でございまして、一括ですとか全面委託という考え方はしていないというようなどころでございまして。下の所有する鉄道につきましても同じような考え方でございまして。

以上でございます。

○井田 範行委員 わかりました。規則的に無理だということはわかりました。

それで、先ほどの説明の中でもあったんですけども、三セク開業後、指令業務はJRに暫定委託ということで言われてるんですけど、この暫定とは大体どのぐらいを考えているのかと、あと先ほどもお話ししましたけれども、三セクの車両以外にJR貨物も当然走ると。指令業務ということになると、それぞれいろんな連携とか出てくると思うんですけども、私はこれ暫定とかじゃなくて、将来的にもJRさんへの委託というかお願いというのが望ましいと思うんですけど、暫定とした理由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） 指令業務のJRへの暫定委託に関する御質問でございますが、その期間につきましては現時点でJR北海道から具体的な期間が示されてございませんので、今後、協議してまいりたいというふうに思っております。

その暫定委託する理由につきましては、安全性を確保するためにスムーズな円滑な移行というところもございまして、一定の期間というふうには考えておりますけれども、今後、協議していきたいというふうに考えております。

それから、貨物等の利用や効率性を考えますと、将来的にJRへの委託が望ましいといったところでの暫定委託に関する御質問でございますが、先ほども御説明いたしましたけれども、鉄道営業法におきました鉄道係員職制におきましては、運転指令ですとか電力指令、こちらのほうの業務につきましても係員を置くという規定がございまして、第一種鉄道事業者として自社で実施することがあくまでも基本だということでございますので、あくまでも円滑な移行のために暫定委託した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 結局これも第一種のルールの中で、恐らく将来的な目標としてはきちんと自分たちで自賄いしなさいよということだから暫定だということなんですね。わかりました。そうすると一種じゃなくて二種のほうがいいのかなという感じもしちゃんですけども。

次に、三セクの設立の遅れの関係でちょっとお話を聞きたいと思います。準備会社設立が5月から8月ということではちょっと遅れるということで、ちょっと余計な懸念かもしれないんですけども、これ以上遅れることはないんですかというのと、後ろが決まっています。28年3月に第三セクター鉄道の開業と。これも大丈夫ですかというのと、当然、リハーサル、当初は3カ月くらい長く予定してたんですけども、試運転とかリハーサルとかいろいろあると思うんで、そこがどっか詰まるはずですよ。その詰まった部分で問題ないんですか。最後に、最悪の場合の、仮にいろんな諸般の事情でもって遅れたと。28年3月の三セクが動かないよという状況であっても、北海道新幹線新駅というのは一切影響がない、予定どおり2年後の、遅くとも28年3月までということでは考えていいんですか。これ、あわせてお聞きします。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 第三セクターの開業に向けましたスケジュールについてのお尋ねでございますが、準備会社の設立時期につきましては、JR北海道の安全対策の考え方や支援内容を踏まえる必要がありますことから、その設立時期を本年8月というふうにしたところでありますけれども、北海道新幹線との同時開業のためには、今後、安全運行体制の確保に向けた方針の策定や

経営計画の決定など、準備会社の設立に向けた取り組みを鋭意進めてまいりたいというふうに考えております。したがって、ずれ込む可能性というのは今のところは考えていないというところでございます。

それから、リハーサル期間も含めた今後のスケジュールでございますが、開業済みの第三セクター鉄道会社が開業の1年半以上前に設立していることを考慮いたしますと、準備会社の設立時期は開業1年7カ月前の本年8月がデッドラインというふうに考えてございまして、北海道新幹線との同時開業するためにはスケジュールが非常にタイトとなりますけれども、開業までの準備を確実に進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。

それから、新幹線の開業時期の影響でございますが、北海道新幹線については第三セクター鉄道の開業にかかわらず、平成27年度末の開業を予定しておりますけれども、第三セクター鉄道の開業は新幹線との同時開業を前提に準備を進めていくという状況でございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 わかりました。結局、三セクは三セク、新幹線は新幹線と割り切っているんで影響はないということだけはわかりました。

それと、6ページの譲渡前修繕の関係でお聞きしたいと思います。6ページのところに、譲渡前に必要な整備、修繕を実施するというので、意味はわかります。これ、修繕、整備というのは非常に技術者にとって微妙な言葉でございまして、具体的にどのレベルまで考えているのか。よく聞く言葉というのは義務規定と努力という部分が当然あるんで、その辺の関係。さらに、一般的には消耗品というのは、当然、消耗品ですから2年、3年でどんどんどんどん交換していくと思うんですけども、また使用物品、これは一定の耐用年数があると思います。その耐用年数があると思うんですけども、その辺も含めて、10年というシミュレーションをつくっていますから、10年間は消耗品以外に使用物品、これはチェンジしなくても大丈夫ですよ、一定程度の担保があるのかどうか。まず、ここまでお聞きします。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 譲渡前の必要な整備に関する御質問でございますけれども、JR北海道におきましては独自に定めたルール、これは国に提出しております安全基準がございまして、それとマニュアルがございまして、これに基づいた必要な整備と修繕を実施するというふうにお聞きしてございます。

それから、耐用年数の御質問がございましたが、列車運行に必要な施設設備、法定上の耐用年数は定められておりますけれども、安全性の確保や初期投資額の圧縮のために、取りかえ不要期間をできるだけ長期間となるように、必要な整備、修繕を行った上でJR北海道から譲り受け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 もうちょっとこの部分、踏み込んで聞きたいんですけども、必要な整備、修繕というのは国のルールがありますよと。それに準じてやりますよということは、まずはわかりました。その耐用年数の考え方なんですけども、例えば40年の耐用年数がありますよと。譲渡前で39年だったもの、これはどうするんですか。また、中には、これはJRさんの場合、あるかどうかわかりませんが、耐用年数というのは一つの目安ですから、まあ法律できちんと決まっているものは別ですよ。目安とした

場合に当然40年といっても実際にはまだ使えたりするものも当然あるはずですが。40年超えるものはどういう扱いにするんですかとか、簡単な例で言うと、基準はないけども、私も新聞でいろいろ見ると枕木の話でこの間いろいろ出てたんですけども、木の枕木よりもコンクリートの枕木のほうが何かレベルが高い。あれも義務規定かというのと、そうじゃないですよ。その辺の部分というのは、どうされるのかなというのが率直にわからない部分です。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 耐用年数に関する御質問でございますが、法定上の耐用年数はそれぞれ決まっているところでございますが、実際には保守整備をしながら使っているというのが現状でございます。基本的には譲渡前にJR北海道が必要な整備、修繕をして、できるだけ長く使えるような状態で譲渡を受けたいというふうに考えているところでございます。

○**井田 範行委員** ですから、その必要というのは誰がどう判断するんですか。望ましいものと、どうしてもというの、どうしてもというの絶対やるはずなんですよ。望ましいものってありますよね。これは最終的に話し合いだというのが答えなんだろうけども、この辺を曖昧にすると、次に考えた、結果的に譲渡を受けました、不良箇所出てきました、さあ、どうしようという問題にも当然つながっていくと思うんですよ。その辺ちょっと、どうですか。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 耐用年数に関する再度の質問でございますけれども、安全対策といたしまして、第三セクター鉄道会社におきましては、今、外部有識者からなる、仮称ですが安全管理アドバイザー会議を設置する予定でございます。そこから助言を受けながら資産譲渡の安全性の確認を行うこととしてございます。そういった第三者の目から見た上で譲渡していただくこととしておりますほか、譲渡後に仮に不適切箇所が発見された場合の対応といたしまして、瑕疵担保免責特約は今つけない方向で協議を行っております。基本的には譲渡前の資産の安全確認を確実に、適切に行うということで対応し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** わかりました。その第三者的な、（仮称）安全管理アドバイザーという人が必要か否かも含めて第三者の目で十分にチェックした中에서도、これは取りかえたほうがいいですよ。グレーのものも当然あると思うので、これはそのままでもいいんじゃないですかというような形で対応していくことはわかりました。対応しました。取りかえ実施しました。それが適切になされていたかどうかという点検、ちょっとこれはいやらしい言い方なのかもしれませんが、ちゃんと取り替えましたねという確認も当然この第三者機関である管理アドバイザーのほうでやられるというふうに考えてよろしいんですか。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 今のところ、そういうふうな点検を行う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** わかりました。その第三者のプロの目で見られるということなので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

次に、駅の関係なんですけども、五稜郭一木古内間、先ほどの御説明で12の駅あります。全て三セク会社が譲渡を受けるのか。ただ、先ほどの説明の中で五稜郭駅は共同使用駅ということになってるんで

すけども、これどっちの所有なんですか。ちょっとここ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）** 三セク鉄道会社の鉄道駅に関する御質問でございますが、五稜郭一木古内間につきましては12駅ございまして、五稜郭駅以外はJR北海道から譲渡を受けることとなっております。なお、五稜郭駅につきましてはJR北海道の所有ということで、第三セクター鉄道会社との共同使用駅というふうになる予定でございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** わかりました。

次にですね、組織要員の関係で9ページ、10ページにいろいろ書かれてるんですけども、三セクは当初、JRの社員の出向等で対応する。等というのは、JRの出向社員以外に誰をイメージしてるんですかというのが聞きたいのが1点目。2つ目として、三セクの職員、人数がちょっと増えて80何人とかって書いてましたけども、当然スタート時は恐らくJRさんのお力をどうしても借りなきゃならないと思うんですけども、そのスタート時の社員構成のイメージと、中長期的に将来はこういうイメージ、プロパー化の話なんですけども、どういうイメージされてるのか。そこをあわせ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）** 三セク鉄道会社の社員に関する御質問でございますが、JR北海道からの出向社員以外につきましては、開業時点でございますが、自治体職員の出向やプロパー職員を予定しているというところでございます。それから、将来的な職員構成という御質問でございますが、開業当初はJRからの出向社員と自治体職員の出向、プロパー職員による構成としていきますけれども、開業15年を目途にJR北海道からの出向社員を全てプロパー化に置きかえていくという予定でございます。なお、プロパー社員の中にJR北海道のOB社員の雇用につきましてもJR北海道から協力を得るよう協議を進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** 最初はJRさんが、出向者が多いんですけども、15年をめどにプロパー化というシナリオで進みたいと。当然その中にはJRの卒業生というのかな、そういう方もある程度含まれるとは思うんですけども、なかなか15年で本当にうまくいくのかどうかよくわかりませんが、わかりました。

次に、10ページ、14ページの関係で、収入、運賃関係です。最初に言ったとおり第三セクターというのは非常に経営状況厳しいと。最初から厳しい状況の中でスタートということで、過去の例として、JRから第三セクターに移行して利用者が増えた事例というのがあるのかどうか。あと当然、三セクですから自治体の応援、補助金、交付金なんていうのは当然しなきゃならないと思うんですけども、全国の三セクの中で黒字経営してる場所はあるんですか。あと、それと三セク開業、今シミュレーション、10年間出ましたけども、これから10年、15年、20年となった場合に、行政からの支出、増加傾向の三セクのほうが多いのか、減少傾向の三セクが多いのか。ここまで、まずお聞かせください。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 他の三セク鉄道の運営状況についての御質問でございますが、まず、利用者数につきましては減少傾向にあるというふうにお聞きしております。

行政の補助金の状況でございますが、これにつきましては、ちょっと詳細は把握してございませんが、しなの鉄道でいきますと、輸送人員もかなり多くなっておりますので、黒字経営化されているというふ

うなことをお聞きしているところでございます。

それから、第三セクターの支出の傾向という御質問につきましては、詳細についてはちょっと把握してございませんが、第三セクター鉄道会社は特に補助スキームがあると思いますので、なかなかその傾向はつかめないというようなところでございます。

以上でございます。よろしく申し上げます。

○井田 範行委員 その辺の状況、かなり厳しいスタートになるだろうということは最初から予測されるわけでございます。そこで、さっきの説明でございました運賃は1.3倍程度の値上げということ、1.3倍程度上がる。これも仕方がない部分なんですけども、その料金、さらには運行本数も出てました。これは一応10年間のシミュレーションでやってるので、10年間はこの料金、この本数で維持されるというふうに受けとめていいのかということと、あと細部の部分、これからまだJRさんといろいろ詰めるということなんですけども、変動要素が大きいということなんですけども、函館市の現時点での負担額がどの程度になるのか。加えて、精度の高い要するに負担額、大体いつごろをめどに出てくるのか。これをお知らせください。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 運賃、料金と本数の維持の御質問でございますが、収支試算上では運賃や運行本数は開業当初からの変更がないものとして計算、積算してございます。実際に開業後、一定期間が経過した後、これは5年程度を想定してはございますけれども、その現状の収支を見ながら事業形態などを再検討するというふうにしてございます。

それから、函館市の負担額の御質問でございますが、公的負担額が10年間累計で20億円から25億円というふうなことで積算してございますので、4.4%の負担率を考慮いたしますと年間900万円から1,100万円程度となる見込みでございます。

それと、精度の高い負担額の時期なんですけど、これは鉄道事業許可申請時までには示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 現時点では1,000万円前後ということの、年間ですよ。10年だから1億円ということになるんでしょうけれども。

はっきり答えてないので、一応、この1.3倍の料金、本数というのは10年間は維持したい。ただ、5年目で状況によっては多少の変化もあり得るという受けとめでいいんですか。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） 10年程度維持するという前提で進めますが、5年ごとの見直しによってその状況をまた考えていきたいというようなことでございます。

以上でございます。

○井田 範行委員 そうなると、言葉よくないですけど、担保あるのは5年なのかなという感じもしちゃいますけど、最大限の努力をよろしくお願ひしたいと思います。

それと、利用者増加策、これは15ページにあるんですけども、木古内駅、新幹線と三セク、ちょっと私よくわからないんですけど、その乗りかえというのはどういう形になっているのこののをまず聞きたいのと、あと、こちらにも書いてましたけども、五稜郭までは三セクなんですけども、それ以降、函館駅までの乗りかえを検討するというか協議していくということなんですけども、その可能性、非常に

この現駅、函館駅まで来るといことは大きい意味を持つんですけども、その辺の可能性について、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）** 木古内駅における新幹線との乗りかえ方法についての御質問につきましては、新幹線駅と在来線の駅が別になりますので、その辺の乗り継ぎが、距離のあるような乗り継ぎがあるかなというふうに考えているところでございます。

それから、JR函館駅までの乗り入れにつきましては、五稜郭駅での乗りかえが生じないように、五稜郭一函館間の連絡運用を実施することになりますので、函館駅までの乗り入れを考えているというようなどころでございます。

以上でございます。

○**井田 範行委員** 可能性は高いの。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** これは、乗り入れる可能性は高いというふうに考えております。済みません。確実に乗り入れ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** わかりました。となると、私はこの三セクで、先ほどからいろいろ話してるとおり、経営状況含めて結構厳しいものになって、先ほどの資料の中に出てましたけど、利用客は右肩下がりになる可能性が極めて高いと。その中で、やはり長く維持するためには、やはりいかに利用していただくかというところに目を当てながらやるというか、その対策もやはり、函館市だけの問題じゃないですけども、全体でやっぱり工夫していかなかったら、長く維持というのは非常に難しくなってくると思うんですね。この資料にも書かれてるんですけども、三セクの利用増加策、沿線の観光資源を生かした利用促進策と。非常にアバウトというか抽象的というか、書かれてはいるんですけども、具体的にどういうことを想定されてるのか。私が考えるには、その沿線、12カ所駅があるんでしょうけども、私も全部知らないんですけど、観光スポットでまだまだ開発されてないものがあるのかなと。あれば、そこを開発することによって、新幹線木古内駅で降りて、そこを見ていただいて、現駅に入ってくるというルート、観光客もある程度利用できるようなものも非常に重要になってくるだろうと。そうすると、その木古内駅での、何本とまるかははっきりしてないですけども、お客さんがいるということは、とまるわけですから、その辺の現駅乗り入れという部分もかなりクリアするのかなというふうに思います。具体的なその政策。あと、昔の話になるんでしょうけども、住宅政策というのも一つの方法ですね。これ観光客とはちょっと違うんですけども、その沿線にどこか住宅政策、どこの自治体やるかわかりませんが、その中でもって誘導するとかということ、観光客、さらには近隣の方の利用増加策というのを、この辺、具体的にどのように考えているか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）** 三セク鉄道会社における利用増加策という御質問でございますが、第三セクターの具体的な利用促進策につきましては、設置予定の、仮称ですが道南地域並行在来線利用促進協議会の中で、沿線市町の地域振興策、それから観光資源なども活用しながら幅広く検討を行うこととしてございます。具体的な利用促進策につきましては、今後、検討していくということとしておりますけれども、例えば沿線の観光資源の活用例といたしまして、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

などが考えられるかなというふうに思います。また、利用促進協議会では幅広く検討を行うこととしておりまして、沿線市町とも十分連携しながら、新たな観光資源発掘、それから先ほど委員おっしゃられた住宅政策、こういったこととの連携を視野に、さまざまな視点から検討が進められていく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 あともう少しで終わりますけども、木古内―五稜郭間、これ先ほどの2ページの説明の中では、採算性から電化車両ではなくディーゼル車両としたというふうに言われましたけども、電化のほうが私はいろいろいいのかなというイメージあるんですけども、ディーゼル車両とした理由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） ディーゼル車両を選択した理由についての御質問でございますが、電化車両につきましては、ディーゼル車両に比べまして3両が1編成になるというのが基本でございます。車両導入コストが高くなってしまいうところ。それから、車掌が必要になってくるということですね。それから、需要を踏まえすと、1両で運行できるディーゼル車両が効率化を図られるというところから、ディーゼル車両を選択した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 3両でないと、トータルコストが安くないよという今、お話なんですけども、そういう受けとめでいいんですよ。そういう意味でない。1両だったら、比べるとディーゼルのほうが安価になりますよと。3両であれば、電化のほうが安価になりますよという受けとめでいいんですよ。ちょっと確認。

○企画部長（谷口 諭） 今、現駅―新駅間でも電車になるんですけど、あれも3両1編成が1ユニットといまして、電車のその3両でそういう役割分担がなくて、その3両ないと機能しないと。だから、電車を1編成入れると3両セットで入れないとなりませんので、一定の需要を見込める場合はそういうのでいいんですけども、そうでないところはやっぱりディーゼル車両というのが、1両、あるいはちょっと増えるときはそれに1両増結して2両というふうに、フレキシブルにそういうのができるので、こういう小さい需要のところは電車よりもディーゼルのほうが効率的でいいということでディーゼルをそのまま導入ということでございます。

○井田 範行委員 であればですね、現駅―新駅間の話にちょっとなっちゃうんですけども、そこは当然3両編成で電化で走る、まだまだ20年、30年後の話では……、延伸時に、あ、JRで先に、ちょっとそこら辺。

○企画部長（谷口 諭） いわゆる新函館まで開業のときにアクセス車両として、今、電化工事もJRで進めてますけども、いわゆる28年3月からは同時にその電車がアクセス列車として新幹線のダイヤにあわせて走るということでございます。

○井田 範行委員 終わりますけども、いろいろ議論させていただきましたけども、やっぱり繰り返になりますけども、三セクはかなり厳しいスタートになるというのはもう皆さんがわかっていることなので、そのコスト削減、これから交渉事がたくさん入ると思いますけども、ルールはルールとしてありますけども、私がやっぱり一番気になってるのは設備譲渡の話。これはやっぱり第三者機関という部分で

チェックしてもらって、その辺、譲渡して終わった後に、ああでもないこうでもないという話でもってごたごたすることのないようにしていただきたいのと、その利用増加策。これから、その組織のほうでいろいろ動き出すということなんですけども、やっぱり最後は人がどんどんどん落ちていくと、やっぱりいい結果は出なくなる可能性が極めて強いので、やっぱりそこはその協議会というのかな、そこに利用増加策、いろいろ知恵を絞っていただくということをよろしくお願ひしたいと思います。

以上で終わります。

○委員長（出村 勝彦） はい。

次、本間委員。

○本間 勝美委員 何点か質問させていただきます。

まず、今朝の函館新聞を見てびっくりしたんですが、昨日の午前11時ごろ、北斗市のJR江差線、清川駅構内でレールとレールをつなぐ継ぎ目板に約20ミリにわたる損傷が見つかって、特急スーパー白鳥30号など7本が運休や部分運休となり、最大で96分の遅れが出るなど、約480人に影響しましたと。ちょうどこれが第三セクター鉄道の区間でもあるわけなんですけども、こういうものが次から次へと起こっている路線なので非常に心配しているところなんですけども、まず1点目に、民間から17%程度出資金を仰いで1億円程度だよということが12ページなどに明記されているんですけども、その理由として災害事故時への対応として1億円を民間にお願いしますと。この1億円の考え方なんですけども、なぜ1億円なのかということをお教えください。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） この1億円につきましては、緊急時、災害時の対応のための準備金を積むものでございますが、当初は見込んでおりませんでした。他都市の例も参考といたしまして、この金額を積むということにしております。

以上でございます。

○本間 勝美委員 よそのを参考にしたということなんですけども、やはり今回の一連のJR北海道のさまざまな問題を見るまでもなく、本当に北海道の置かれている鉄道の状況というのは相当悪い状況だということ、本当に1億円で大丈夫なのかなという、心配なんですよね。青森鉄道の平成20年の事業報告、インターネットにあったので見てみたら、青森鉄道株式会社は民間企業が結構大きな大手の企業が出資されてます。青森銀行、みちのく銀行、東京電力、東北電力、JR貨物、日本風力開発、これきつと地元の会社なんでしょうかね、ダイドー青森、明電舎、大同信号、京三製作所というようなところが青森鉄道に出資をしているわけなんですけども、何せこの函館、道南の今の状況を見ますと、この1億円を民間から果たして、出資を仰いでくれるようなところが果たしてあるのかなというところもちょっと危惧されるわけなんですけども、この辺の状況というのは、これからなのかもしれないんですけども、これからであれば、余り時間もない中で、これ平成27年度夏ごろを目途にと書いてますが、そこまでにこの1億円の出資を地元から仰ぐことができるのかどうか、ちょっとその辺をお教えいただきたいと思ひます。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） ただいま出資要請につきましては具体的などころまでの想定はできてない状況でございますが、地元のみならず、全道レベルで考えていかなければならないものだというふうにお考えいただいております。

以上でございます。

○**本間 勝美委員** 何もないことが一番いいことなんですが、恐らくそういうことにはならないのかなと思うんですが、やはり災害事故時の対応というところでは、鉄道資産ですよね、その状況が現状どうなっているのかというところがやっぱり一番気になるところで、木古内—五稜郭間、私も12月の議会で質問したときには、区間の約9割が既にもうコンクリートの枕木になってますよというような答弁がありました。ただし、その枕木、レールだけじゃなくて、あそこは結構、橋梁、橋だとかトンネルも結構あるんですよね。その辺の橋梁だとか、結構大きなありますね。大野川とか久根別川だとか結構大きな川にかかる橋だとかトンネル、その辺の状況が果たして大丈夫なのかなと。将来的にこれが第三セクター鉄道の会社に重い負担となって押し加かってくるということも考えられるのかなと思いますので、その辺の状況がどうなっているのか、ちゃんとJ R北海道に確認されているのかどうかというところをちょっと教えてください。

○**企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一）** 鉄道資産に関する御質問でございます。

五稜郭—木古内間におきましては、かなり古い時期に供用したトンネル、また橋梁も多くございます。それにつきましては、それ以外の施設も含めて、J R北海道とも鋭意、事前に修繕するようなことでお願いをしているところでございますので、万全の体制で引き継いだ上で運行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。

○**本間 勝美委員** 聞くところによると、J R函館線の東室蘭以南、五稜郭までの間が非電化区間なんです、何か聞くところの話なんです、長万部町と黒松内町の境目にある静狩峠にあるトンネルがなかなか、あの辺の改良というか、その辺が多額のお金がかかるということが課題となっていて、それで東室蘭から以南は電化がなかなかされなかったというようなことが言われるような識者もいるんですよね。そういうことを考えてみると、やはり第三セクターが担う路線の、本当にそのトンネルとか橋梁とかってというのが、この短期間で本当に修繕可能かどうかというのが、本当にちょっとJ R北海道や道に對しても、この辺をやっぴりはっきりさせるべきかなと思いますので、もしJ R北海道ができないのであれば、これはやはり国に對しても要請していくということも考えられますので、そのことをぜひお願いしたいと思います。

あと2点あるんですが、J R北海道の問題として年齢構成のいびつさということが指摘されてますよね。特に技術者のところで、ベテラン社員と新人社員がいますと。その中間層がないよといった、それが問題視されてますが、今度のその第三セクター鉄道発足に当たって、やっぱりその技術的な継承という問題もやっぱりはっきりしていかなければならないのかなと思いますので、発足時、あとは10年、20年先、ちゃんとしっかりとその第三セクター鉄道の路線を安全運行にかかわれるだけのものが、技術的継承がちゃんとできるような体制を構築していかなければならないんですが、その辺は議論されているのかどうか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○**企画部長（谷口 諭）** この件につきましては、3日の日に三セクの協議会でJ R北海道に要請もさせてもらいました。私も参ったんですが、そのときにきちんと出向社員等を、J Rからお願いしてるんですけども、きちんと技術面とか、それから年齢構成にも配慮した形で出向をお願いしますということ

も要請をしまいいりました。先方のJR北海道からは、当然、業務に精通した技術者を充てるというのを基本的な考え方としておりますし、あと三セクもプロパー化をしていくということを言っておりますので、それを前提として可能な限り、きちんと年齢も含めて、なるように可能な限り協力はしていきたいというふうにお話も伺っておりますので、詳細は今後また協議になるんですけど、基本的にはそういうふうなスタンスで望みたいというふうに思います。

以上です。

○本間 勝美委員 わかりました。要請をされてるということでした。

最後に1点だけ。車両についてなんですが、ワンマン使用の中古ディーゼル車両、キハ40系を9両譲り受けるということになるんですが、これ製造されてから現在までに何年たっている車両で、恐らく鉄道車両なので、使い方によって恐らく長く使えたり短くなったりということも考えられるんですが、なかなか観光面にも生かすとすると、現在の車両、なかなか金銭面で新しい車両は買えないと思いますが、現在のその譲り受ける中古車両をより魅力的にするためには、例えばそのカラー、塗装ですよね、塗装を変えるということもきっと検討されてると思うんですが、その辺の予算立てだとか議論の過程とかっていうのはあるのかどうか、ちょっと最後に質問します。

○企画部計画推進室政策推進課長（手塚 祐一） JR北海道から譲り受けます車両につきましては、現在、いつ製造されたかというのは、ちょっと詳細はまだ示されてないというところがございます、それにつきましては万全な改築なり、そういったものをしてしながら譲受すると、引き受けるというふうなことになると思います。また、利用促進をしていくために、そういった車両塗装ですとか、そういったものも重要だなというふうに思いますので、そういった面もお話ししていければなというふうに考えているところがございます。

以上でございます。

○本間 勝美委員 JR四国ではディーゼル軌道車が何か0系新幹線のような形にしたということも、この前知ったんですが、やっぱりその魅力というか、全国からせっかく新幹線で観光客が来て、あ、こっちのこの鉄道にも乗ってみたいなというような、思わせるようなものがやっぱりちょっと、新しい車両がつくられないとしても、今ある車体を生かして、ちょっと工夫すれば、魅力が高めれるような、そういったものをちょっとやってもらって、ぜひ第三セクター鉄道の発足に生かしていただきたいなと思います。よろしくお願いします。

以上で終わります。

○委員長（出村 勝彦） 他に御発言ございませんね。

（「なし」の声あり）

○委員長（出村 勝彦） 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） 以上で本件を終了し、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いますが、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ありますか。

(「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した。お疲れ様です。

午後0時50分散会