○委員長（島 昌之）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

1 調査事件

(1) 「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書について

○委員長（島 昌之）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件について、3月29日に開催した委員協議会では調査結果報告について、理事者からの説明を聞くにとどめ、各委員から論点、質問事項などを提出いただき、改めて調査を行うこととしていた。
- ・ 本日は、各委員から提出いただいた発言申出書を正副で取りまとめ、お手元に配付しているので、この申出書に沿って各委員から発言いただきたい。
- ・ なお、各委員から提出いただいた申出書については、全体でかなりの量となっているほか、重複していると思われる確認事項等もある。
- ・ 各委員においては、簡便な発言に心がけ、重複している確認事項等については、できるだけ御配慮いただくなど、効率的な議事運営に協力いただくようお願いする。
- ・ それでは、各委員から発言いただく。

○出村 ゆかり委員

- ・ まず今回の調査結果の整備費で肝になる部分だと思うが、資料300ページ一通り目を通させていただいた。その中で111ページにある軌道費の算出、「1.三線軌条化」の部分14.9キロ。こちら1キロ当たり1億7,600万円というふうに見込んでいると記載されている。工事費用だとか、その根拠となる詳細な数字は資料の中には見当たらない。どのような算出方法となっているのか伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回算出した整備費の中で、三線軌条化に要する費用については、1キロメートル当たりの工事単価を1億7,600万円として算出している。その内訳については、委託業者に確認したところ、新設するレールやレール締結装置、枕木などの材料費、レール増設や軌道整備、枕木交換といった工事費を見込んだ上で、新幹線関係者からのヒアリングを基に、工事単価を1億7,600万円としたものである。

○出村 ゆかり委員

- ・ 材料費だとか、そういったことは理解できるが、ヒアリングをしたという新幹線関係者というのはどちらのことを示すものか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者において新幹線関係者からのヒアリングを基にということとで工事単価を設定したものであるが、関係者がどなたであるかということについては、我々として承知をしていない、お聞きしていないというところである。

○出村 ゆかり委員

- ・ おそらくJR、もしくは国交省それしかないと思うが、その認識でよろしいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者の方で新幹線関係者からのヒアリングを基に工事単価を設定したのだが、その相手方—ヒアリングの対象者につきましては、我々として承知していないというところである。

○出村 ゆかり委員

- ・ 疑問には思わなかったか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 我々としては、まず委託業者に今回の調査について整備費も含めて発注させていただき、委託業者の方からは、新幹線関係者からヒアリングを実施し工事単価を設定したということでお聞きしているので、その調査結果が出たということで受け止めている。

○出村 ゆかり委員

- ・ 分からないということですし、疑問にもさほど思われてないということなので、今後の課題についていろいろと伺う。
- ・ 今回出た数字。市民の方々が、まるで出た数字——170億から180数億円、これでもう全て新幹線が通るっていうふうに思っている方が非常に多いことに、私も含め皆さんそう感じていると思う。しかし、報道等にもあるように、今回レールを通すだけでは新幹線は来ない。車両代だとか、それから函館駅——新駅になると思うが、その負担について、どのように見込んでいるのか伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査においては、車両費については参考までに試算しているが、車両の保有主体の検討において、JR北海道や第三セクターなどが考えられることから、今回の整備費には車両費を含んでいなかったところである。また函館駅ホームについては、新幹線車両の乗り入れに対応するため、ホーム延長であるとか、高さなどの全面的な改修に加え、電化工事を行うことを想定しており、こうした費用については今回の整備費に含まれている。

○出村 ゆかり委員

- ・ 車両費は非常に大きいと思う。今回示された数字の場合、もしくはもっとかかるのかなというふうに思う。やはりいろいろな方々の理解がなければこの話は進まないと思うし確かな情報、確かな知識で市民の方々にも理解をいただかなければならないと思うので、本当に乗り入れだけのレールだけだということだとちょっとまずいのかなというふうにも今回、感じた。
- ・ 次に、4月3日、これも報道で知った。市長がJR北海道、それから北海道に調査結果の説明を—に行かれた。ニュースでも拝見したが、その会談内容について、どういったお話があったのか詳しくお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 去る4月3日に、市長がJR北海道および北海道を訪問し、JR北海道では、今井副社長に御対応いただき、調査に御協力いただいたお礼と、調査結果の御報告をしたところであり、JR北海道からは、今回の調査において、車両費が整備費の試算に含まれていないことや、列車の走行に支障がないように構造物が入ってはならない空間を示す建築限界の基準に関わって懸念があるといった旨のお話などがあったところである。

- ・ また、北海道では浦本副知事に御対応いただき、調査結果の御報告をしたところであり、北海道からは道南地域全体の交通体系の在り方そのものにも関わるものであることから、沿線自治体や関係自治体に丁寧に説明をして欲しいといった話などがあったところである。

○出村 ゆかり委員

- ・ 対応していただいたのがJRでは今井副社長、そして、道では浦本副知事ということでどちらもトップは出てこれなかったということだが、やんわりと、やはり何か懸念だとかそういった要望が多かったのかなという印象。
- ・ では、市として、これはもうオール函館、そして一枚岩でやっていくんだということについてはどのように考えているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、市議会や経済界、市民の皆様も含め関係者の御理解・御協力をいただく必要があるものと認識しており、様々な御意見などをいただきながら検討を行うとともに、市民理解の促進、地域の意識醸成などに努めてまいりたいと考えている。

○出村 ゆかり委員

- ・ 今後のスケジュールはどのようになっているのか伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、JR北海道、北海道、近隣自治体など、関係者の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しているが、今回調査結果が出たばかりなので、今後も丁寧な説明に努めることはもとより、皆様から様々な御意見をいただきながら検討を行ってまいりたいと考えている。

○出村 ゆかり委員

- ・ 今回、企画部の方でチームを組んで進められた案件であるため、総務常任委員会の委員協議会がこのような開催されているが、本来であれば、議会の中でもっともっと話し合う案件——大きな案件だと思うが、今後、議会に対して、議案提出等々される予定はどのようになっているのか伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、市議会や経済界、市民の皆様も含め関係者の御理解・御協力をいただく必要があるものと認識しており、今後様々な御意見をいただきながら検討を行ってまいりたいと考えている。
- ・ 先般の調査結果の公表に当たっても、まずは総務常任委員の皆様にご説明をさせていただいたが、今後においても、市議会に対しては、適宜状況の報告を行い、御意見なども伺いながら、市として検討を行ってまいりたいと考えている。
- ・ なお、本件に関わり、今後関連予算の必要性が生じた場合には、予算議案を提出させていただきたいと考えている。

○出村 ゆかり委員

- ・ 一定程度理解できた。
- ・ 最後に、今回、見込みの金額が提示され、それを道やJRにお礼と説明に伺ったということだが、そこで改めて道の関係者やJRの関係者の方々から、もっと周辺地域の理解を求めるべきだというよ

うに言われたということで、数字を出すことよりも理解を求めることの方が——もっと話し合うことの方が先だったのではないかという考えは市としてどうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の新幹線の乗り入れに関わっては、まず市として調査を行うということで、昨年7月に補正予算の関連議案を提出させていただき、皆様から議決をいただいたということで、その中で整備費であるとか整備工程であるとか技術的に整備可能なのかとか、あるいは新幹線乗り入れ効果と、こういったものの調査を昨年度実施したところであるため、まずはこういった調査結果が出たところなので、皆さんにも御説明してまいりましたし、今後についても様々丁寧な説明に努めながら御意見を伺ってまいりたいと考えている。

○高橋 千晶委員

- ・ 今回試算として160億円、これに消費税もかかってくるためそれ以上というふうになると思うが、その財源を市としてどのように考えているのか伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費、経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。今後市として、その内容を分析した上で、事業のスキームであるとか、財源なども含め検討を行ってまいりたいと考えている。

○高橋 千晶委員

- ・ 今の段階ではなかなか明らかにできないということだと思うが、やはりこの部分は市民の皆さんも大変気になると思うし、これが定まらないと、なかなか先に進めないかなというふうになるので、近いうちにぜひ明らかにしていただければと思う。
- ・ 概要版3番の整備費の調査の中で車両費のことは先ほど出村委員も質問されており、今回その車両の保有主体の検討、様々なパターンが考えられるので含んでいないということだが、今後含まれる可能性もあるということではよろしいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査におきましては、車両費については参考までに試算しているが、車両の保有主体の検討の中で、JR北海道、それから第三セクターなどが考えられることから今回の整備費には車両を含んでいなかったというところであるが、今後、新幹線の乗り入れに向けては、JR北海道であるとか、北海道運輸局など、関係機関の御理解・御協力をいただかなければならないというふうに考えているため、今回の調査結果の分析もした上で、丁寧に調査結果の御説明をした上で様々御意見を伺って検討してまいりたいと考えている。

○高橋 千晶委員

- ・ 次に同じ整備費の中に速度のことについて書かれていて、備考として概要版の18ページに、在来線と同じスピードで行うということが書いてあったが、このことについて改めて伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 全国新幹線鉄道整備法では、新幹線鉄道とはその主たる区間を時速200キロ以上の高速度で走行できる幹線鉄道として定義されているが、今回の調査では乗り入れの前提条件として、既存の函館線—

一函館一新函館北斗間を活用した上で、あくまでも在来線として整備・運行することとしており、在来線と同等の時速120キロでの走行を想定している。

○高橋 千晶委員

- ・ 今のところはそれより早くスピードを上げるという考えではない——できないってということではないということでしょうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査において、同区間については、あくまでも既存の在来線——函館線の函館一新函館北斗間を在来線として運行するという想定のため、そうしたことを踏まえると全国新幹線鉄道整備法における幹線鉄道という定義ではなくて、在来線としての走行となるため、あくまでも今回在来線と同等の120キロでの想定をしているというものである。

○高橋 千晶委員

- ・ 速度にもよると思うが、線路周辺の住宅地などに及ぼす騒音や振動もちょっと心配かなというふうと思うが、そのあたりの影響はないかお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査におきましては、先ほどお話しした通り、在来線区間に新幹線が乗り入れるということが可能かどうかということをはっきりとすることが大きな目的であり、騒音や振動など環境への影響に係る部分については調査していない。

○高橋 千晶委員

- ・ 調査をしていないということだが、次の質問項目の防音壁の設置についても、どうなるか。整備費に含まれているかどうかお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査において、先ほど申し上げた通り、同区間について、函館線の既存の在来線——函館一新函館北斗間について在来線として運行するという前提としているため、今回の整備費の中に防音壁の設置というものは見込んでいない。

○高橋 千晶委員

- ・ 騒音についての調査はしていない、防音壁の設置は整備費には今のところ含まれていないということだが、先ほど出村委員の質問の中で、JR北海道からも、いろいろ線路の周辺の住宅に関する事でアドバイスをいただいたということや、新幹線には騒音に対する基準——住宅地ですか商工業の基準などもあるということで、札幌の計画も見てみると線路からの距離、どれぐらいの距離の間の住宅地には騒音の影響がある場合、補償するというようなこともあったので、おそらく新幹線が走るということになれば速度が遅くても、ある一定の騒音が発生するようであれば、そういう補償費や改修などに関わる補償なども発生するのかなというふうに思うので、そのあたりも今後、ぜひ調査を検討していただければと思う。
- ・ 続けて、次に概要版6番の乗り入れ効果の検証調査に関わって質問する。新幹線が函館駅に乗り入れるとなった場合、はこだてライナーまたは道南いさりび鉄道の扱いを市はどのように考えているか、お伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査におきましては、主に新幹線利用客の乗り換えの利用が多い快速のはこだてライナー、これは七飯、大中山、桔梗の各駅には停車せず、五稜郭駅と函館駅のみに停車する列車であるが、新幹線が乗り入れる本数に応じ、快速はこだてライナーの本数が減少すると設定しており、また、函館―五稜郭間を走行する道南いさりび鉄道については、現行の運行本数は維持可能であるということを確認しているが、いずれにしても、具体的なダイヤについては、実際に運行する鉄道事業者が決定するものであり、今回はあくまでも調査に当たっての仮定の設定をしたということなので、今後市として、今回の調査結果を分析し、また地域住民の生活の足を確保するという観点を踏まえた上で、様々な検討を行ってまいりたいと考えている。

○高橋 千晶委員

- ・ 実際乗り入れというふうになった場合も、市民の皆さんの足がきちんと確保できるようにお願いしたいというふうに思う。
- ・ 今後の課題について、ほとんど出村委員が聞いていただいたのでJ R北海道と北海道の説明に関する結果については承知した。先ほども話したが、J R北海道からいただいたアドバイスなども、もし調査に含まれていなければ、今後ぜひ、また調査をして、市民の皆さんに明らかにしていただければというふうに思う。
- ・ 次に、近隣自治体とも合意形成をしなければならないというふうに考えるが、どのように進めていくのか、考えをお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査結果については3月29日の公表以降、J R北海道や北海道をはじめ、北海道運輸局、北斗市や七飯町をはじめとした近隣自治体などを訪問し結果の御報告をさせていただいている。新幹線の乗り入れに向けては、J R北海道や北海道運輸局などの関係機関はもとより、近隣自治体の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しており、今後も様々な御意見やお考えをお聞きしてまいりたいと考えている。

○高橋 千晶委員

- ・ 次の市・市民・市議会・経済界などが一丸となって進める必要があるかということについては、先ほど出村委員のオール函館としてやっていくとの回答で理解をした。先ほども回答いただいた、やはり様々な関係団体があるので、その辺りと一体的に進めていただければというふうに思う。
- ・ 今後のスケジュールについても、出村委員の質問でお答えいただいたとおり、結果が出たばかりでこれから皆さんから御意見をいただきながら検討するということだが、もう少しスケジュールが出てくるかなあというふうに思ったが、調査では確か札幌までの新幹線のスケジュールに合わせてということの想定だったと思うので、近日中にこのスケジュールもぜひ明らかにしていただければ、市民の皆様が安心するかなと思う。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 調査の目的と乗り入れの前提条件の中で、そもそも論だが、新函館北斗駅、そして札幌駅の新幹線が通った場合、そもそも特急北斗――概要版でいうと2ページを見てもらうと分かるが、特急北斗の廃止が見込まれているということ。私も特急北斗がどのくらい利用数あるのかなと思って調べたが、古いデータしかこの資料にはなかったが、2015年で1日3,727人ということが書かれており、これが

すっぱりと新幹線に変わってしまって、特急北斗は函館駅に乗り入れしないということになっている。

- ・ そもそもそうなってくると、函館駅に何の列車が来るのかということになるが、そこはどうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

・ 現在、函館－新函館北斗間では特急北斗のほか、はこだてライナーや普通列車、また五稜郭－新函館北斗間では貨物列車。函館－五稜郭間では道南いさりび鉄道の車両がそれぞれ運行している。札幌延伸後の同区間を含む函館－長万部間の並行在来線の扱いについては、現在、北海道新幹線並行在来線対策協議会の渡島ブロック会議において、また、貨物の扱いについては、北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議において、それぞれ検討がなされており、札幌延伸時に特急北斗は廃止されることが見込まれているが、その他については決定されたものはないというところである。

○市戸 ゆたか委員

- ・ そうなるとまだ決まっていないことが多くて、なんとも言えない状況だなというふうに思うが、一番大きなこの特急北斗が入ってこないというふうになってくると、函館駅が今まで言われていた函館の顔、函館の玄関口と言えないような状況になるのではないかなというふうに思う。
- ・ 要するに、もし新函館北斗駅から函館駅までははこだてライナー、もしくは五稜郭までは貨物と道南いさりび鉄道で函館駅に入ってくるのはライナーというふうに思って、まずそこはちょっと確認しておきたいというふうに思った。
- ・ それで新幹線が函館駅に乗り入れが必要だというふうに皆さん——市民の方も含めて思っているのではないと思うが、そうなってくると、札幌からの新幹線が新函館北斗駅で乗り換えをしなければならぬ。東京から来た新幹線も新函館北斗駅で乗り換えをする。そして乗り換えた乗客の方がライナー乗って函館駅に来る。そうなってくるとライナーしかないということで、そうなると乗り換えを回避するためだけの、新幹線の乗り入れを考えているということではよろしいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

・ 今回の調査では、新幹線の函館駅乗り入れにより、新函館北斗駅での乗り換えがなくなるという直接的な効果はもとより、函館－札幌間では約9分の時間短縮となり、また北海道新幹線新駅周辺など函館駅からの90分での到達圏が拡大することで、利便性の向上や交流人口の増加が期待されるほか、函館－新函館北斗間の鉄道利用者、これが1日当たり、約1,400人程度増加するなど、市内への来訪者が増えることで、年間約120億円から140億円の経済波及効果が見込まれるということで試算されたところである。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 1,400人程度増加するというところで、年間120億円から140億円の経済効果があるということだが、この報告書の中には全国へと波及効果が拡大するというふうにある。その根拠となる数字が検証されているのかどうなのかお伺いしたい

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

・ 今回の調査では、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費や市内への経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目

的であった。先ほど申し上げたとおり、新幹線の函館駅乗り入れにより、札幌や新幹線新駅周辺など函館駅からの90分での到達圏が拡大することで、交流人口の拡大が期待されるほか、市内来訪者の増加に伴う経済波及効果などが見込まれると試算されており、調査報告書ではこうした効果が道南や、北海道へと広がり、さらには全国へと波及されることが期待できるということで評価しているというもので考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 期待できると評価されているが、どうなのかなというふうに思う。
- ・ 函館まで新幹線が乗り入れることによって、現在の新函館北斗駅の役割はどのように考えるのか。それと、先ほど来近隣の自治体と合意形成をしていくとか、説明もしたとかという答弁もあるが、北斗市との今後の協議はどのようにしていこうとしているのかお伺いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新函館北斗駅は現在、整備新幹線としての北海道新幹線の終着駅であり、北海道の玄関口としての重要な役割を担っており、札幌延伸後には東京と札幌をつなぐ大動脈である新幹線駅として、また道南をはじめとした、広域観光の一翼を担う拠点として、その役割はさらに重要なものになるものと認識をしている。その上で、在来線を活用した新幹線の函館駅乗り入れに向けては、北斗市や七飯町をはじめとした近隣自治体の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しており、こうした考えも含め、丁寧な説明に努めることはもとより、今後も様々な御意見やお考えをお聞きしてまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 先日の北海道新聞に載った記事を見ると、北斗市の池田市長は良いとか悪いとか一切コメントはしないと。七飯町の杉原町長は今の段階で特にコメントはないと。その他JR北海道や、鈴木知事、それから函館商工会議所の久保会頭の中でも、調査で疑問が全部払拭されたわけではない。判断しかねると相当厳しい内容で皆さんコメントを寄せているなというふうに、私が取材していたわけではないが、新聞報道によるとそういう厳しいコメントが多いなというふうに思っているの、先ほど来から丁寧な説明とかいろいろ言っているが、本当に時間がかかるのではないかなというふうに思い、どういふふうに今後合意形成をしていくのか。ここは非常に大事なことだと思うが、そこは今の段階でどのように考えているのか。先ほど来今後のスケジュールも具体的に全然答弁をしていないが、その合意形成なしに進んでいかないんじゃないかなというふうに思うが、いかがか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査の中で、乗り入れの整備工程といたしまして、5か年程度と見込まれたということで、北海道新幹線札幌開業を見据えてということで検討を進めていく必要があるというふうには認識をしているが、この新幹線の函館駅乗り入れに向けては、何よりも北斗市や七飯町をはじめとした近隣自治体の御理解・御協力をまずはいただかなければならないものと認識しているため、繰り返しの話にはなってしまうが、まずは調査結果を分析、あるいは皆様に丁寧な説明に努めた上で様々な御意見・お考えを伺った上で市としても検討を進めてまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 相当時間がかかるんじゃないかなというふうに私は心配している。

- ・ 乗り入れ運行パターンの設定ということで、山形新幹線・秋田新幹線の概況が整理されている。それぞれの新幹線の距離と整備費用、そしてどこが運行しているのかということをお聞きしたいのだが、私も先日、他の調査で秋田の方に行ったが、これは新幹線ではないなというふうにちょっと思ったものですから、その辺りをちょっとお聞かせ願いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ まず、山形・秋田新幹線については、いずれも運行主体はJR東日本であり、山形新幹線では距離約149キロメートル、地上設備の整備費用は先行開業した福島－山形間と山形－新庄間を合わせて約642億円となっている。秋田新幹線では距離約127キロメートル、地上設備の整備費用として約607億円となっている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ いろんなケースがあるので一概には言えないと思うが、山形・秋田は、整備新幹線に乗ってきて、そこでまた車両が離れて秋田の方に行く、そういうような新幹線になっていくと思うが、それがミニなのかフルなのかということは、これから明らかになっていくのかなとは思いますが、なぜこれを聞いたかという、函館も、新函館北斗駅から函館駅まで、距離が17.9キロメートルと本当に短いですね。山形は先ほど答弁いただいた149キロメートル、秋田は127キロメートルということで全然比較にならないほどの距離だなというふうに思っており、そこに新幹線を乗り入れするというので、どうなのかなというふうにちょっと思っている。
- ・ 先ほど来、新幹線だが、新函館北斗駅から函館駅までの間は並行在来線と同等の120キロということで、新幹線でピュッと来るのではなくて、新函館北斗駅で車両変えてくる——ゆっくり入ってくるというイメージですね。それはわかった。それで山形・秋田新幹線の乗降客の実績と、それから函館駅乗り入れに関する函館駅の予想乗降客についてどのように評価しているのかお聞きしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 調査報告書にある平成30年度の1日あたりの輸送密度は山形新幹線区間では福島－米沢間が約9,500人。米沢－山形間が約1万900人。山形－新庄間が約5,500人となっている。また、秋田新幹線区間では、盛岡－大曲間が約7,000人。大曲－秋田間が約8,000人となっている。沿線人口や交通環境などに違いがあることから一概に比較することはできないが、函館－新函館北斗間では新幹線乗り入れにより、輸送密度が5,100人から6,500人と約1.3倍——1,400人程度増加するという効果が見込まれたものである。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 山形・秋田の数とはちょっと違うなど、1,400人程度ということなので、増加が相当少ないなというふうに私自身は感じた。山形と秋田と比較したいなと思ったが、ちょっと私は比較にならないのではないかなというふうに思っている。
- ・ この整備費の中には、函館駅・五稜郭駅の改良検討ということもある。特に五稜郭駅の改良検討についてちょっとお伺いしたいのだが、ホームの改良にイメージは示されているけれども、新幹線が並行在来線のスピードで入ってくるので、五稜郭駅にも止まるというふうには書いているが、私が心配しているのは、大きな旅行バックを持った方だとか、そもそも今の五稜郭駅がバリアフリーになっていないということも非常に大きな課題になっている。エレベーターもない。そういった意味でこの五稜

郭駅の改良についてはどのように考えているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の試算では、新幹線の乗り入れに要する直接的な費用を算出したものであり、五稜郭駅における階段の改良であるとかエスカレーターを設置など、バリアフリー化に係る費用というものは整備費の中に見込んでいないというものである。

○市戸 ゆたか委員

- ・ そういう課題もあるということ、皆さん思っていてほしいなというふうに思う。
- ・ 函館駅が一番乗り降りが多いとは思いますが、五稜郭駅もその半分ぐらいの乗り降りするお客さんがいるというふうに思っているが、市民の方からは階段が怖いとか、エレベーターがないので、五稜郭駅が使いづらいとか、何でエレベーターつけてくれないのかなと、議会でもそれは話題になってきたり、私達も北海道に要望したりいろいろしているが、なかなか乗客数を満たさないということでエレベーターもつけられない状況だということで、そこも少し頭に入れてほしいなと思う。
- ・ 次に、ケース別の整備費が示されている。新聞報道では約160億円ということで、先ほど来もこれから車両費も含まれていくんじゃないかということでいろいろ質問があるが、実際には参考までに試算しているというふうに先ほどから答弁しているが、車両などのコスト、その他どのようなコストがかかるのか、そこはどのように考えているのか、そこを示さない限り、調査いただいても、新幹線の乗り入れに関する判断はできないなあというふうに私は思うが、そこはどうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では車両の保有主体の検討において、JR北海道や第三セクターなどが考えられることから、整備費には車両費を含んでいなかったところである。また今回の試算では、新幹線の乗り入れに要する直接的な費用を算出したものであるが、本件は新幹線の在来線区間の乗り入れという特殊なケースであるので、現時点で捕捉されていない経費の発生なども想定される場所であり、今後、関係機関などから今回の調査結果も踏まえた上で、こうした整備内容なども含め御意見やお考えをお聞きしてまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 特殊なケースだが、これからの経費の発生がどういう経費なのかということを示してもらわないと判断できないというふうに思う。先ほどから一生懸命丁寧な説明をする、丁寧な説明をすると言っているが、丁寧な説明の中に具体的な説明がなければ判断できかねると私は思っているし、それを関係機関や関係自治体、市民、財界も含めそういう人たちに説明するときに、その回答なしに、どうしますかっていうふうに聞いても私は答えられないんじゃないかなというふうに思う。
- ・ さらに予想される経費の予想というのは今の段階で全く考えてないのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 繰り返しの御答弁となるが、今回の試算では新幹線の乗り入れに要する直接的な費用を算出したものであるが、本件は新幹線の在来線への乗り入れという特殊なケースであり、現時点で捕捉されていない経費の発生なども想定される場所である。今後、関係機関などから、まずは直接的な費用ということで算出させていただいた部分があるため、こうした分析も踏まえ、またこうした整備内容なども含めて今後関係機関などから御意見やお考えをお聞きしてまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 同じような答弁を繰り返しているというふうに思うんですけども。J R北海道がどういう考え方で、乗り入れに対して、賛同してくれるのかしないのか、第三セクターがどのような形でできるのかできないのか、そこら辺も車両がその関係団体で考えていくだろうというふうに今思ってるみたいですけど少し甘いかなというふうに思っている。
- ・ 中間報告のときに、私は試算で整備費が出たとして、国・道・J R北海道がどのような負担・協力をするのかしないのか、そこも含めて、函館市がどのくらいの負担をしていくのかっていうことを示さない限り決定できませんよって、そこも含めて説明が必要ですよってというふうに中間報告のときに質疑しているが、今回は一切全然協議がされてないというかこれから進んでいくと思うが、そういう段階で今160億円を函館だけが持つのか、それとも、その他のものはJ R北海道に頼むのか、第三セクターでやるのか、その辺りはどのように考えているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費や経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。今回その上で整備費を算出しているので、市としてその内容を分析した上で、市議会や経済界、市民の皆様も含めまして、関係者などから様々な御意見などをいただきながら、事業のスキームであるとか、財源なども含め検討を行ってまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ この調査報告書の概要版の43ページだが、ここでJ R北海道が営業主体の場合、それから次のページに第三セクターの場合ということでそれぞれ試算してると思うが、新聞報道ではJ R北海道の意見としては整備費に車両費が積算されていないというそういうコメントもあるが、そもそもJ R北海道が営業主体の場合から第三セクターがする場合ということで調査結果が出ているんですけども、今の段階でこういう考え方で進めていくのか。これ、J R北海道が「僕たちJ R北海道が頑張ります」とかっていう、そういうふうにはなっていないと思うが、ここの説明はどういうふうになるか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線を運行・営業する主体については今回の調査において、J R北海道や第三セクター、また第三セクターがJ R北海道に運行委託するパターンを想定したところであるが、J R北海道や関係機関などの御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しており、今後話し合いをする必要があると考えている。
- ・ なお4月3日に市長がJ R北海道を訪問し、調査に御協力をいただいたお礼と、調査結果の御報告を行っているが、乗り入れの要望であるとか、申し入れのようなものを行ったものではなく、こちらから考え方などはお聞きしておりませんが、その際にJ R北海道からは、平成24年5月に、札幌延伸するときには経営から切り離す、いわゆる経営分離について同意いただいたと認識しており、今もその認識を持っているといった旨のお話はあったところである。
- ・ いずれにしても、調査結果が出たばかりなので、今後市として今回の調査結果を分析した上で、事業のスキームなども含め検討を行っていきたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ いずれも今後の課題だというふうに思っているが、私も素人ですから、今回説明をしていただいたが、第三セクターの場合の上下分離ケースとか上下一体ケースだとか、こういうことを専門家の方は皆御存じだというふうに思うが、市民の方たちに説明するときにはどういうふうに説明していくのかそこら辺は丁寧に行わなきゃいけないと思うが、いかがか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の収支予測については、いわゆる上下分離ケースと上下一体ケースの違いであるとか、あるいは設定した前提条件の具体的な内容であるとか、考え方、それから収入や支出の具体的な内訳など、専門的で分かりづらい部分もあることから、線路使用料といった用語の解説・説明なども含め、今後丁寧な説明に努めてまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ それで、今後の課題について、先ほど来から私も何回もお話ししているが、全体の整備費が分からない限り、なかなか判断しづらいなあというふうに思っている。先ほど来から他の委員の方もその後のスケジュールを聞いても具体的なスケジュールの内容は全く示されない。最終的にいつまでに乗り入れをするしないの判断をするのかっていうところは、今の段階でどのように考えているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、市議会や経済界、市民の皆様も含め、またJR北海道や北海道運輸局などの関係機関はもとより、北海道、近隣自治体など、関係者の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しているが、今回調査結果が出たばかりのため、今後も丁寧な説明に努めることはもとより、皆様から様々な御意見をいただきながら検討を行い、しかるべきタイミングで決定してまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ もう少し聞くが、これからいろいろと説明に入る。相当協議していかなきゃならないこともいっぱいあると思うが、今年度中にその結果を出せるのか出せないのか。そこはどのように考えているか。これが延びていくと、もし整備することになったとしても、札幌延伸までに間に合うのかということもあるが、私達は札幌延伸についてはあまりいいイメージを持っていないのだが、そういった意味では、今年度中に出せるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 繰り返しの御答弁となるが、新幹線の乗り入れに向けては、市議会や経済界、市民の皆様も含め、またJR北海道などの関係機関はもとより、近隣自治体の皆様の御理解・御協力をいただかなければならないと認識しているが、まずは今回調査結果が出たばかりのため、丁寧な説明に努め、様々な御意見をいただきながら、しかるべきタイミングで決定してまいりたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 具体的な内容が全く出てこないということであった。
- ・ 他の委員の皆さんもいろいろと質問を予定していると思うので、私からは以上で終わる。

○佐藤 留義委員

- ・ 東京－函館間の乗り入れ（分割・併合）について、後方の3両のみがスイッチバックして函館本線に乗り入れると記載があるが、3両とした根拠について伺う。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では、新幹線の乗り入れ本数や運行形態などについては様々なパターンが想定される中、東京方面からは2つの編成がいわゆる併合した状態で新函館北斗駅に停車後、車両を分割した上で、一方は札幌方面、もう一方はスイッチバックで、函館へ乗り入れるパターンについて検討を行っている。この想定では、分割・併合する車両として、今回3両・7両と設定しているが、これは北海道新幹線のホームの長さが、最大10両編成まで対応可能であることや、秋田新幹線において、7両編成の車両が分割・併合している事例があることなどを考慮し、札幌方面7両、乗り入れ車両を3両と設定したものである。

○佐藤 留義委員

- ・ 今後の課題について、先ほど出村委員や皆さんからお話があったように、いろいろ課題があり、大変ハードルが高いと思う。地元経済界や北斗市、七飯町など、丁寧な説明をし、一枚岩となって国、北海道、JRに働きかける必要があると思うが、教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、市議会や経済界、市民の皆様も含め、また、JR北海道や北海道運輸局などの関係機関はもとより、近隣自治体の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しているが、今回調査結果が出たばかりであるので、今後も丁寧な説明に努めることはもとより、皆様から様々な御意見をいただきながら検討を行ってまいりたいと考えている。

○佐藤 留義委員

- ・ 調査結果が出たばかりなのでいろいろ大変だと思うが、前向きによろしく願いたい。

○福島 恭二委員

- ・ 私の方から通告のとおり、9点、順次、質問をしたいと思う。
- ・ 3月29日の公表に先立ち、委員会に報告されたことは、御承知のとおりである。
- ・ その後、新聞報道等もあったが、いくつか気になるところがあるのでお尋ねする。
- ・ まず調査結果公表後の4月3日、市長自らJR北海道それから北海道庁にも説明に行ったということで報道されている。先ほどから何人かの方からもこの辺の話について質問があったが、改めてこの反応だとか、公表できる範囲でお聞かせいただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 去る4月3日に、市長がJR北海道および北海道を訪問し、JR北海道では、今井副社長に御対応いただき、調査に御協力をいただいたお礼と、調査結果の御報告をしたところであり、JR北海道からは今回の調査において、車両費が整備費の試算に含まれていないことや、列車の走行に支障がないよう建造物が入ってはならない空間を示す建築限界の基準に関わって懸念があるといった話などがあったところである。北海道では浦本副知事に御対応いただき、調査結果の御報告をしたところであり、北海道からは道南地域全体の交通体系の在り方そのものにも関わるものであることから、沿線自治体や関係自治体に丁寧に説明をして欲しいといったお話などがあったところである。

○福島 恭二委員

- ・ 先ほど御質問された皆さんに対する答弁と同じでありますけれども、こうして最初の調査結果を踏まえて報告に行った、いち早く北海道とJRに行ったのは当然のことで、順序としては間違えていな

いと思う。

- ・ その前に私ども議会に報告されて行ったわけであることから、順当な行動だと思う。
- ・ 新聞報道等で様々あるが、まず副知事が対応した、JRは副社長が対応した、このことについては当然順当な対応だったというふうに思うし、中でもそれぞれのコメントは、これも良識的なところであり、これをもって抵抗があったとか、あるいはまた異論があったとかということではないのではないかというふうに思う。
- ・ 通常、我々陳情に行っても、どういう方がどういう発言をするかということが一番注目をされるわけであるが、これについては、JRの方からは、車両の問題について議論があった。これは当然として報告にあるとおり、これからフルにするのかミニにするのか。まだいろいろ案は出ているが、当市としてまだこれで行きたいということは決定していない段階であるから。それについては、どういうふうなことになるんですかということを探ねるのはまた、極めて常識的なところだと思う。
- ・ 何の異論を挟む必要はないと思うが、一方また、道庁の方からこれについて、近隣の町に十分説明しておいてほしい。これもまた当然の話だ。当たり前といえば当たり前。当然函館を中心として道南全体が発展するための起爆剤にしたいと、こういう思いでの案であるから。当然、近隣市町村の皆さんには周知徹底を図って理解をいただくということは当然のことである。
- ・ それをもってして。函館市が今皆さんからも議論のある通り、やっぱり函館市が議会ともども、一つになって取り組む以外は成功はないというふうに私は思う。そのための段取りとして、今行われているものだと思う。
- ・ 同時にまた、この報告書に対する具体的な内容がないという御意見もあったが、これもまた我々の立場からすれば聞きたいところであり、市民の方からも聞きたいところであるが、しかし今、3月29日に出てきて報告されたばかりだと。したがってこの結果について、それぞれの皆さんに周知徹底を図ってから改めて、議会の意見も踏まえて、市として行くのか行かないのかどういう形で進むのかということについて議論されていくものだというふうに思っている。
- ・ 車両に対する部分で、今回の調査の中では、どのような検討をされたのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費、経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。
- ・ 今回の調査において、車両費は参考までに試算しているが、車両の保有主体の検討において、JR北海道や第三セクターなどが考えられることから、今回の整備には車両費を含んでいなかったというものである。

○福島 恭二委員

- ・ これからの運営形態がどこになるかということなのであるが、当然これまでの経過からすると、残念ながら、平成23年ですか、12月に経営分離という問題が起きて同意した。これは私ども陳情をした者の1人として、思いが——これは国との約束であるから、これは地元が何と言っても、再三再四にわたって国から求められたことである。
- ・ 函館開業の暁には、札幌着工が待っていると。「計画は札幌まで行くんだから、その暁には在来線の

経営分離に同意してもらわなきゃ困りますよ。函館市さんそれでいいですか。」こういう念を押され、何度も返事を求められた。

- ・ 私どもは悩み、考えた。その段階で、我々陳情団の幹部として判断したのは、やはり一定程度の時期に明確にその同意の回答をしなければならない。そのことを市民に示して、賛同を得るような行為をしたときにどうなるのか。火を見るより明らかだった。絶対反対だ、何を言ってるんだというのが落ちだったと思う。
- ・ そういう状況になったときに国はなんと判断するか、地元が一つになってないんじゃないかと。いずれをもって陳情したけども地元がバラバラじゃないか、函館市はそれでいいのかということになる。
- ・ いかに関館の市民の総意であるか、これを示すのに我々は苦勞した。
- ・ 役人の世界はみんなそうだ。名刺の数が何枚、多い少ないで判断する。熱意があるかないか。
- ・ 新聞にも様々報道があり、ある議員さんの報道が出ているが、これもあの通りだ。
- ・ 自分に何回も挨拶しないからと、こういう世界である。
- ・ 今もって体質は変わっていない。ゆえに、これから議論しなければならないというのは、市長が何回も言っていた。
- ・ 当然だと思う。まず、議会の意見を尊重しながら進めていきたい。忌憚のない意見を出してほしい。出してもらった意見を踏まえて最終判断をしていこうと。こういう思いだと思う。
- ・ そういう状況の中で、今、車両の問題を問われても、残念ながら今の状況からすると、新駅から現駅まではJR単独での経営ではないと思う。仮に札幌から新幹線がまっすぐ入ってきたとする。乗務員が新駅で交代するかわからないが入ってきた。どこで区別するのか。おそらくは新駅と現駅は別だから机上の上の計算なのか、実態として、運転手が交代して名実ともに第三セクターという区分けをするのかとか。そういった問題もこれから出てくる。
- ・ そうなると今報告にあるが、ミニで入ってくるのかフルで入ってくるのか、こういうことで案を出しているが、最終的にこれがJRと北海道と市と3者でJRが担当するのか、第三セクターで持つのか、この判断もこれから求められるし、していかなければならないと思う。
- ・ だから、この段階で、車両の予算を持てるのか持たないということはJRも当然承知のうえでの話であり、願わくば車両代も持っていただければ一番いいなという思いだったと思う。これは今のJR経営状況からすると、できるだけ負担したくないというのは本音ですから。ある意味では、仕方がない発言だったかなというふうに理解はしている。
- ・ いずれにしても、これからミニかフルか、第三セクターかJR経営か直営かというのは話し合いで決まっていく問題であるから。これもまた、今言ったように、少し様子を見なければならぬと思っている。
- ・ したがって、JRの懸念はそういうところではなかったのかなと思うが、改めて行ってみて、どういう感触だったか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では建築限界に関わり、新幹線車両の通過断面確保の検討の中で現在運行しているフル規格新幹線のE5系・H5系を基に、調査区間における跨線橋などについて調査をし、高さ方向では

在来線基準の建築限界を確保できるとできているということが確認されており、今回の調査区間では乗り入れる新幹線車両が在来線と同等の速度での運行を想定していることや、このフル規格新幹線であるE5系やH5系は、在来線基準の建築限界の最大高を超えないことなどを踏まえ、実際に運行を担う鉄道事業者が省令への適合を証明し、その根拠などについて説明を行うことで、新幹線車両の通過が可能になるものと想定し検討を進めたものである。

- ・ JR北海道からは、こうした建築限界に関わって、新たな基準について国に認めてもらうことは大きなハードルであるといった旨の懸念が示されたところである。

○福島 恭二委員

- ・ 先ほども説明があり、十分に承知したが、いずれにしても在来線という普通列車の走る所に三線軌条化して新幹線が走ると、これも全国初のことである。今まで例がない。あっても山形や秋田はミニ新幹線である。
- ・ それだけに、JR北海道も初の試みであるから、心配もあるのではないかと思う。そういう点では懸念材料として、いくつかあるなということとは当然言われたのかと思うが、これまた専門業者としては当然の発言だったと思う。決して悲観することはないと思うので、そういう受け止め方をしていただきたい。
- ・ これからまた、JR北海道がこういったことをもって、国や国交省、鉄道・運輸機構などに当然説明しなければならないことも多いと思うが、ともあれ、これもどちらですのかということもあるが、当然としてJR北海道を経由しながら、函館市が単独で国にこの認可をもらうことになるかと思う。
- ・ 同時に、JR北海道にこの工事の認可をもらうために、また同時に国に陳情に行かなければならない状況になるのではないかというふうに思う。
- ・ そういったことがクリアされて、初めて工事の着工そして開業の暁には営業するということになっていくだろうと。その間に、第三セクターなのか直営なのかという議論も当然、並行的に行われて決着するという形だと思う。
- ・ そういうことで、これから進めていかなければならないと思うので、市としてもできるだけこの計画に沿った、技術的には可能だという判断でありますから。その中でも、いくつかの問題が指摘されました通り、これは完全にクリアしながら、万全を期して国に当たっていただきたい。
- ・ 4点目として、この整備費についてだが、フル規格新幹線の車両乗り入れは、161億円から169億円の範囲で予定されているということだ。委託業者として専門的な見地から様々な分析をして算出したものと思う。根拠について私も伺うが、先ほど聞かれた中では、国の単価をもって試算されているということであるが、160億円台と試算とされた整備費について、財源をどう考えているのか、その見通しについて併せてお聞かせいただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の整備費の試算では調査区間における施設の現状分析を踏まえ、新幹線の乗り入れに要する整備内容などを具体的に検討した上で、軌道費や駐車場費などを算出したものであり、その根拠となる工事単価や工事数量などにつきましては、過去の整備新幹線の事業実績や、関係機関、関係者へのヒアリングを基に、また国の建設工事費デフレーターのほか、夜間の工事作業時間が短いことを考慮し

た割り増し分なども見込んだ上で、委託業者に置いて設定したものである。また財源に関わっては、こうした一定の条件であるとか仮定のもとに整備費を推計したところであるため、今後市としてその内容を分析した上で事業のスキームであるとか財源なども含めて検討を行ってまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 整備費については、過去の整備新幹線の事業実績などを基にしながら、物価高騰や、工事作業日程なども考慮した上で試算したと理解した。市として事業のスキームや財源を含めて検討していくことであるが、これまでに市長の発言などを踏まえて考えると、恐らくこの整備費については、基本的に市が負担するというように考えているのではないかと考えているが、市の財政も非常に厳しい状況であると思う。市としてあらゆる可能性を排除することなく、最善の方法が取られるよう、検討していただきたいと思うが、その辺について、市が全てを持つつもりなのかどうかお尋ねする。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回整備費用について、一定の条件等を基に推計したところであるため、今後市として内容を分析した上で、事業のスキームであるとか、財源なども含め関係機関、関係者と協議をしながら検討してまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 今言ったように、これは国にお願いすることになる。しかも、前例のない事業であるだけに、国の補助対象の事業でもない。それだけに大変厳しい状況だと思う。
- ・ 例のないことを申し入れるに当たって、金も出せ、許可もしろ、運行の許可もしろと。これはあまりにも理不尽だというふうになるのではないと思う。
- ・ やはり、まず財源は自前で賄うということだと私は思う。それだけに皆さんの意見も十分拝聴しながら、受け入れながら検討していただきたい。
- ・ 次に、この計画は5年で完成——2030年に完成させたいということのようである。
- ・ 今回の道やJRの最初の御挨拶の段階かな。本来であればこの5年間でできるんですかと聞かなければならぬ問題ではなかったかと思う。私の個人の判断でも、5年ではまず無理だろうと思う。
- ・ だから、2030年に向かって平行在来線の整理は2025年までやってほしいという要請で、これまで取り組んできている。後志は決まった。渡島はまだ二、三回かしか委員会やってない。決定されていない。もう25年になる。第三セクターにするにしても何にするにしても、開業までは5年間必要だということで、これまでの歴史が証明している通り、道南いさりび鉄道、5年間の猶予を持って経営分離に同意した。
- ・ 開業まで、まだ5年もあると思ったら、いや5年しかない。慌てて会社を設立した経過がある。
- ・ 新幹線が在来線を走るんだから、230キロや300キロで走るものでないとしても、本当に安全に運行できるかどうか。試運転には最低半年かかると聞く。5年の間に、その試運転も含めて、開業は5年後の2030年にしたいということのようだ。
- ・ 百歩譲って、それはいい。だから、現時点ではそういうことを考えると、もう超スピードで事を進めていかなければ間に合わない。けども道やJRは割とのんびりしてる。なぜか、札幌延伸の工事が難航している。物価高騰や資材の高騰から財源が合わなくなっている。様々な問題があって、開業

2030年は間に合わないのではないだろうかかと、こういう話になった。

- ・ 個人的なことを言わせれば、これを完成させるためにも、十分時間をとって、安全な運行で安全な輸送ができるような体制をつくるために、少なくとも余裕を持って2030年にこだわらず、2035年でもいいから、作って欲しいと思う。
- ・ 今の段階では、まだそれは未知数であるから。新聞報道にももちろんできない、されてない段階であるから軽はずみに私が断言するわけにはいかないが、そういう背景があることは間違いない。
- ・ 見えない、断言できないから、この計画で見立ててきた通り。5年間で完成させるということで進めざるを得ない状況に追い込まれている。だからと言って、皆さんの疑問を排してまで、無視してまで進められる問題でもないわけであるから。慎重に慎重を重ねて、皆さんの合意の基に、函館市がこぞって、両輪が一つになって動くこと以外にないと思う。
- ・ そういうことを考えれば、焦らず急がず。慎重に進めなければならない課題だということも考えながら。今、想定されているこの5年というのは、皆さんの方からどういう思いなのか、お答えいただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査における整備工程については、現行の旅客や貨物に極力影響を与えないように考慮するとともに、夜間の工事作業時間が短いといった点も考慮した工程として、おおむね5年程度が必要ということで見込まれたところである。
- ・ このうち、軌道工事においては、要員数として1日最大100人を想定しているが、JR北海道や工事施工会社との協議などにより変動する可能性があるほか、近年、札幌延伸工事などが進められているという状況の中、具体的な整備内容などが見えてきた段階で、改めて関係機関との調整が必要になると考えている。

○福島 恭二委員

- ・ これはもう30年を目途として開業したいという報告になっている。
- ・ 今言われたように、様々な配慮があるかと思うが、工事については従来の旅客列車や貨物列車に影響がないように、できるだけ時間短縮の中で作業していかなければならない問題だというふうに思う。
- ・ とにかく、短縮して短時間で工事を仕上げるというのも、2024年問題もあって、様々な労働者不足ということもあり、聞くところによると、全国の業種の中でJRの職員の退職率が一番多いそうである。であるから、ますます人手不足ということで、工事の問題、運行の問題についても影響が出るのではないかというふうに思うのでそういったことも考えながら、できるだけ工事費も抑えられるように努力しなければならないというふうに思う。
- ・ 財源の試算については、道単価、地元単価なんかがあるようだが、国の単価なので、それなりの高い単価での積算だと思う。そういう問題については、理解はするが、しかし実際の工事が始まった段階ではもっと安く上がる、そういう工夫もまた必要だと思うので申し上げておきたい。
- ・ 蛇足だが、先程五稜郭駅の改修などの問題もあった。しかし、五稜郭駅はかなり金のかかる工事となる。果たして新駅から函館駅まで、わずか20分の間に来る段階で、七飯も桔梗も止まる。五稜郭駅も止まるっていうことが必要なかどうか。しかもこの計画からすると、あるいはライナーも走るか

もしれない。ライナーも走るのにこれが五稜郭駅に停まってどうするのかという問題もある。

- ・ この工事の中でも、五稜郭駅の改修が一番お金がかかる。私たち素人でもわかる。
- ・ 政策的にも、函館駅のお客さんを分散するより、函館現駅に全て乗り降りしていただくという方向でいくしかないのではないかと思う。工事費の削減、節約するためにもそういう手法が一番いい。
- ・ JRが関わるのは新駅から五稜郭駅までだ。五稜郭駅から函館駅までは市が自前で整備しなければならない路線である。
- ・ 小樽から新駅、新駅から五稜郭駅、五稜郭駅から函館駅までと、3区分がある。そういう状況に置かれているだけに、私は、できるだけ経費の節約を図ることからすると、今後、そういった点も十分踏まえながら、検討して欲しいと思う。
- ・ それから、函館駅－新函館北斗駅の在来線についてだが、今回の新幹線乗り入れの受け皿として、第三セクターを想定しているようだが、この区間の並行在来線の扱いについては、北海道や沿線自治体で構成する渡島ブロック協議会で検討しているが、なかなか結論が出てこない。
- ・ 私もこれまで何度もこの問題について本会議で取り上げてきた。25年までに決めなければならないという日程は決まっているにも関わらず、しかも、道南いさりび鉄道の苦い経験があるがゆえに、2年くらい早めに決めてほしいと北海道とJRからの要請がある。だから、24年の段階で少なくとも決まっていなければならないのに、まだ何も決まっていない。貨物列車も走っている。貨物列車の扱いすらこの協議会の場で議論できなかった。北海道が議論させないのはおかしいと思う。これに対して函館市も意見を一言も言わない。
- ・ 今回初めて市長が知事に挨拶に行った。前市長はどうか。こういう問題がありながらも、北海道の知事と一回も挨拶すらしてこなかった。これで函館市が良くなると思うか。
- ・ いくら若くて、北海道出身でない方が知事をやっているから話したくないということもあったようだがそんな問題ではない。誰がやっても知事は知事である。少なくとも道民から選ばれた知事だから。そこをきちんと踏まえて対応しなきゃいけない。そのことが函館市とそれぞれの市町村との話し合いもパイプもできるということで、職員の相談事もスムーズにできるから、まず挨拶してきた方がいいと何度も言ってきた。結果として一回も行っていない。
- ・ 残念ながら函館はこういう状況で推移したから今日の結果となっている。
- ・ 在来線の運営についてどのように考えているか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査区間である函館－新函館北斗間を含む並行在来線の扱いについては、北海道および沿線自治体で構成する北海道新幹線並行在来線対策協議会の渡島ブロック会議において、経営分離後の運営方法等について第三セクターによる鉄道運行などを想定した上で、現在協議が進められているところである。
- ・ 貨物の関係について、このブロック会議においては我々函館市としても貨物の議論、情報共有も含めて検討したいというふうなお話をさせていただいているが、事務局である北海道としては貨物については旅客と切り離しての議論ということで、現在JR北海道、JR貨物、国、北海道の4者会議のもとに有識者会議で貨物の関係については議論がなされているところである。
- ・ この並行在来線の経営分離後の運営方法等に関わっては、札幌開業の5年前である令和7年度まで

に決定することとなっているが、同区間の並行在来線に関わっては、市としてこれまで鉄道を維持継続するというで一貫してお話しており、今もその考えに変わりはないところである。

- ・ 今回の調査では、同区間の在来線の維持継続を前提に、鉄道を活用して新幹線に乗り入れることを検討しており、市としては引き続き同区間の鉄道の維持継続を求めるとして、渡島ブロック会議での議論に臨んでまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 市の考え方は変わらないのは当然だと思う。その姿勢でいいと思うが、この問題の解決に当たれば、報告では5年後、2030年の開業を目的にしている。ところが一方では、渡島ブロック協議会の協議が進まなければ、それもままならない。誰が運行するのか、どこで責任を持つのか。全てそこが決まらないうちはいくら5年後の開業だと言われても決まっていけない。したがって、この問題について、協議を早めるのかどうか、早めていかなければますます間に合わなくなるというふうに思う。
- ・ 今現在、貨物列車が走っているがゆえに、道南いさりび鉄道は貨物を走らせているから線路使用料もらって収入の90%を線路使用料で賄っている。今度、はこだてライナーも走るとなれば、はこだてライナーの線路にも貨物が走るから、貨物から手数料取れる。新幹線はどうかかわからないがそういう問題も起きてくる。北海道はこれまでの経過からすると、第三セクターで残すかどうかということでは明確にしてない。
- ・ 私どもは、経営分離には反対だと言って大騒ぎになった段階で、苦渋の選択をして、国の約束だからやむを得ないから認めようと、認めてきた。その段階で、この問題についてはJRも道も責任を持つと約束をした。今この約束も北海道は全然重く受け止めない。できれば、ライナーもいさりび鉄道もお金がかかるからやめたいという思いだ。
- ・ 北斗市に説明に行ってもコメントしない。当然だと思う。北斗市が一番恐れているのはいさりび鉄道が廃止されることだ。あれを持つてるがゆえに北斗市は北斗市なりの市民の足、住民の足を確保して、まちの繁栄に繋がっているという認識を持っているからだ。木古内町までしか行っていないが、貨物列車が走っているから線路使用料として手数料を収入にして賄っているから1億円から5、6千万円の赤字で済んでいる。
- ・ それが今、この新駅の間で新幹線が入るライナーもいさりびも走る。こんなに必要なのかという話になる。そのこともどうするかということをはっきり北斗市も木古内町も交えて意見を出し合って合意していかなければならない。最大の課題がここにある。
- ・ いくら作業を進めていっても、ここの問題が決まらなければ何も決まっていけない。ここで北斗市がそっぽ向いたらまた国や道から近隣自治体は何故賛同しないのかと言われる。まだまだ努力が足りないと言われるかもしれない。まずそういう問題もはらんでいることを十分知った上で取り組まなければならないと思うので、理解してやってほしいと思う。
- ・ 工事の着手の認可と運行についてだが、現在どのように考えているか、どこが受け持つのか、どこにどう当たるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査の中では、乗り入れ整備の実施主体を想定した検討は行っていないが、この調査区間である函館―新函館北斗間はその運営に必要な資産をJR北海道から譲渡されるまでの間はあくま

でもJR北海道の保有資産となることから、こうした譲渡前にJR北海道が所有する資産の整備をする手法等に関わっては、関係者の御理解・御協力をいただかなければならないというふうに認識をしている。

- ・ また新幹線の運行主体に関わっては、今回の調査において、JR北海道や第三セクター、また第三セクターがJR北海道に運行委託するパターンを想定したところであるが、今後、JR北海道や関係機関などとの調整が必要になるものと認識をしている。
- ・ いずれにしても、今後市として、まずは今回の調査結果を分析した上で、具体的な事業のスキームなども含め検討を行っていきたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 当然解決しなければならない課題もたくさんある。
- ・ 皆さんの急ぐ気持ちというのはさっき言ったように、5年間では無理ではないかなと思ったりしているから、どうなのかという心配だと思う。そのためにも、並行在来線の経営分離の問題も、はっきり決着しながら、願わくは同時に進めていかなければなかなか難しいと思う。
- ・ どうか一つ近隣市町村の皆さんと、歩調を合わせて努力されることを期待する。特に今まで函館市として取り組んできた中でも、近隣の七飯町と北斗市との関係も新函館北斗駅を決める時点からもうぎくしゃくしている。なんで隣近所の皆さんと仲良くしてやらないんだと。議会同士はそれなりに交流する場もあるからやっているが、役所同士が角を突き合わせている。これも市民が不幸になる一つの要因ではないかと思う。もう少し近隣町村と歩調を合わせて、力を合わせて、道南函館を良くしようということやってほしい。
- ・ 今回高く評価しているのは、前の体制と違って、新幹線対策室の中に専属の課長ポストを設けて、取り組み始めたということについて、高く評価したいと思う。この姿勢こそ大事だと思う。
- ・ 新幹線の経営分離に当たって、はこだてライナーを残すか残さないか今正念場にきている最中に担当者を交代した。その担当者は前に何をやっていたか、新幹線のことを全くわからない担当者を据え付けて、対策しようという姿勢だった。JRは、函館の姿勢はこういう状態になった、やる気がないんだと受け止める。
- ・ 本気になって、やると思ったら体制をきちんと整えながら向かっていくっていうのが、市民に対する姿勢であり、議会の姿勢だと思う。残念だけれど、これすら函館市はやってこなかった。
- ・ 生き証人は今は私くらいしかいない。当時の堀知事と木戸浦市長と3人での会談のことが発端だった。
- ・ 将来の函館を考えながら、当時の新幹線誘致のとき、道南以北の国会議員さん誰も見向きもしなかった。札幌はリニアを求めている。だから新幹線はいらないということだった。
- ・ 陳情に行っても、函館市はこれだけしか来ないのかとよく言われた。数で計られたときの、そのひもじい思いは行ってきた者でなければわからない。あちこちから陳情されているから、役人の目はそれほど厳しい。どこにやるか図りかねている。そこへ、我がまちに一番良くしてくださいと行くのが我々の役目だった。それらにどう対抗するか悩んで、私が提案した。議会の代表と行政の代表と経済界の代表この3人は、忙しいから副会頭にするとか、副市長にするとかはやめようと。3人力を合わせて、足並みを揃え、日程を調整して、これを欠くことなくいこうと。年間50日くらい行った。結

果、何て言われたかという、北陸はバスを50台も60台も連ねて森元総理大臣を頭にしながら、国会内でがんばれ必勝やるのだから。その中で私ども道南は30人しかいない。町村の首長さんしかいないのだから。最後に何て言われたか。函館市のとった対応は極めて良かった。私も責任者として、これに当たって説得する我々としては、すごく心強かったと。人が何十人来ようと森元総理が先頭になろうと、数に勝る、異なる陳情だったと3役が一度たりとも欠くことなく結束して来た。この熱意については感服したと、自民党の幹事長だった亡くなった野中広務さん、青函トンネルに新幹線を通さない手はないと、新幹線は函館まででいいと断言してくれた。

- これまで、岡山、仙台、盛岡、八戸。終着駅周辺は極めて発展して潤った。都市間移送を中心とする新幹線。札幌から東京まで行く人は何人もいない。都市間をいかに速く走るのが新幹線の役割だ。こういう新幹線だから、皆さん誘致したいわけだ。
- 青森と同時開業を求めたけれども、最終的に青森は、函館市さん同時開業では青森は通過駅になってしまう勘弁してくれと言われ、やむを得ず了承した。その代わり、函館延伸の際は直行、スイッチバックで入れましょうという約束をした。そのことを今、求めようとしている。
- 経営分離には同意した。しかし、経営分離に同意したのも、反対したのも経済界の皆さんは、直行で入ってこない。乗り継ぎする。しかも第三セクターになる。これについては不安定だから駄目だ。しかし、今回求めることは直行で入ってくる。第三セクターになるかもしれないけれども、直行で入ってくる。
- 皆さんが求めている要求、半分以上は今ここで達成しようとしているのがこの案であり、大泉市長の政策である。
- これに代わる函館の起爆剤となる政策はなく、これにすぎるしかない。だから、皆さんが先ほどから何回も言ってくれた、議会が1つになって、市民が1つになって戦う以外にない。これこそ、100億円かけて改修した現函館駅を活用する最大のメリットだ。これを放置して、これをやらずして私も議会の議員としての責任も果たせないだろうと思う。
- 今日の冷え切っている函館を何としても明るいものとするためにも、この実現こそ大事だと思う。
- 新幹線の直行、乗り入れは無謀だという人もいるようだが、であれば代案を出してほしい。現在の函館でいいと思っているのかと言いたい。これを成し遂げることによって、明るい函館になるんだと思うので、皆さんの思いと在来線の経営分離に同意したということは矛盾するものではないと思う。ぜひ、皆さんと一緒にあって、実現させようではないか。
- 経営分離に同意したということに対して、終わった話だと言う人がいる。私が同意したことなのに、新幹線の乗り入れについて、よくそんなこと言えるなど。私は、この問題は矛盾しているとは思ってない。
- 高橋はるみ知事から新駅から現駅まで1千億円もかかりますから、それでもやるのかと脅された。
- あっけに取られて、私も含めて、函館市議会議員は物が言えなかった。
- 当時の木戸浦市長はこれを想定したから、新駅から現駅まで平面で入ってきましようと言って約束した。高架で造るなんて誰も考えてない。200キロ、300キロで走ってくるわけじゃないのだから高架なんていない。
- 後で聞いたら、高架で積算した。私達はそれを試算もしない。もう一度やり直してみようということ

もしなかったのは悪いし、声も挙げなかったのも悪い。大いに反省している。そういう苦い経験があったが、いずれにしても、これは成し遂げなければならない。

- ・ 何ら矛盾するものでないと思う。もし、市長の思いがちょっとあるのなら聞かしていただきたい。

○企画部長（阿部 慶太）

- ・ 市長としては、この新幹線の函館の乗り入れについては、今、福島委員の方から、過去の経緯も含めてお話があったが、市民や地域の長年の悲願であり、その可能性があるのであれば、それを追求していくべきものとの考えの下、昨年、補正予算の議決をいただいて、調査を行ったところである。
- ・ 調査結果では、技術的には可能と考えられるとして、具体的な整備費や整備工程、乗り入れの効果などが示されたところであり、可能性を追求していくという市長の考えに変わりはないところである。

○福島 恭二委員

- ・ わかった。
- ・ 当然のことだと思うが、在来線の経営分離に同意したからと言って、この直接の乗り入れについて断念したというようなことはこれまで一切なかった。
- ・ これからも取り組んでいかなければならないと思っているので、これから詳細の内容の質問についても、全員にできるだけわかりやすく答弁されることを期待して終わる。

○委員長（島 昌之）

- ・ ここで相談だが、このような時間なので、再開予定を午後1時5分とし、休憩したいと思うがいかがか。（「異議なし」の声あり）
- ・ 再開予定を午後1時5分とし、休憩する。

午後0時06分休憩

午後1時05分開再開

○委員長（島 昌之）

- ・ 休憩前に引き続き、会議を再開する。

○工藤 篤委員

- ・ 委員長に、まずお願いというかこの経緯についてちょっとお聞きしたいのだが、事務局から調査結果に対する質問等は、基本的に概要版を基に行い、報告書の本書に記載されたものについては、対応する概要版の事項内で発言するというふうに連絡が来ている。ですから、この報告書の中での議論である。これにないものについては、きちんと書きなさいということだから。
- ・ だがこれは今までの議論を聞いてると、それ以外の、札幌に行ったとか行かないとかいう話や、いろいろなお話がされていた。それであればまた違った通告書の書き方があると思って。今日はそれには対応なかなかできないので、改めてこの事案について、その後の経過も含めて議論する時間を作りたいということをお願いしたいと思う。

- ・ それでは、始めたいと思う。ただ前段に先ほど長いこと議員やっておられて、この件にこの事案に対して非常に詳しく知っているというか、やってきた福島委員のお話を聞いて、平成23年のたしか分離の問題についてお話をされていた。あのときにですね、全て私ども議員が賛成したわけではなく、むしろそういう方向ではなかったはずなのが、一夜にしてどんでん返しになってですね、経営分離に賛成したというような経緯があったわけであり、私としては当時議員1年生ではあったが、絶対反対だということで、これは後でも触れるが、そういう経過があったので、最初に申し述べておきたいなというふうに思う。

- ・ それではまず最初に、調査結果について、成果品は函館市にいつ提出をされたか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者から成果品の完成通知書と成果品が届いた日時については3月14日となっている。

○工藤 篤委員

- ・ 14日か。たしか時期として3月23日が限度というか、最終報告だったという気がしているが、いかがか。私の記憶違いか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者と交わした契約期限だと思うが、契約期限の最終日については3月22日である。

○工藤 篤委員

- ・ それで、成果品の内容について、市として修正・追加したところはあるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 3月14日に提出された成果品について、3月19日に引渡しを受けているが、修正などはしていないところである。

○工藤 篤委員

- ・ 成果品の内容が妥当であるとして、いつどのような場・方法で函館市の調査報告書とすることに決定したのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者からは3月14日に成果品を受領し、同日、市職員により成果品について完成を確認するための検査を行い、3月19日に市として成果品の引渡しを受けたというものである。

○工藤 篤委員

- ・ つまり、3月19日にこの報告書を決定したということですね。概要版とした。それは、報告書を概要版としたのは、どなたか。報告書本文を概要版にしたのは。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者からは委託業者との契約において最終報告書、それから概要版の提出ということでお願いしているため、市の委託業者により作成したものになる。

○工藤 篤委員

- ・ つまり、市としての考え方なり、調査の方法とか内容に踏み込んだものは、一文もないと。委託業者から来たものをそのまま私どもに報告したということだが、その間何日間あったのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 委託業者から3月14日に提出された成果品について、3月19日に引渡しを受け、特にその段での修

正などはしていない。なお内容への疑問点であるとか、仕様上の確認行為など関わっては、3月14日に委託業者から発送されるまでの間の事前の進捗確認の中で、やりとりの中で行ったものである。そうした上で3月19日に、市として成果品の引渡しを受けて、3月29日に公表させていただいたところである。

○工藤 篤委員

- ・ 分かった。つまり3月29日に決裁方法として、これを函館市の調査報告書とすると、そういうことに決定したわけですね。その間、何も庁内での議論はなかったということがここで確認された。
- ・ 調査の目的と乗り入れへの前提条件ですが、『「乗り換えがなくなることにより、心理面では30分間の時間短縮に相当する」という効果だけでなく、交通の連携、交流人口の広がり、産業の振興、魅力ある都市形成が図られ、函館のみならず、道南、北海道そして全国へと波及効果が拡大することが期待できる。』と記されておりますが、心理面で30分間の時間短縮に相当する——このことが、今申し上げた、波及効果があるということだが、具体的な根拠の裏づけを示されたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なかということや、その整備費や市内への経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。
- ・ 本調査により、新函館北斗駅での乗り換えがなくなるという直接的な効果はもとより、函館—札幌間では約9分の時間短縮が見込まれ、札幌や北海道新幹線新駅周辺など、函館駅から90分到達圏が拡大することで、利便性の向上、交流人口の増加が期待されるほか、函館—新函館北斗間の鉄道利用では1日あたり約1,400人程度増加するなど、市内の来訪者数が増加することで年間約120億円から140億円の経済波及効果が見込まれると試算されたところである。
- ・ 調査報告書では、こうした効果が産業の振興や魅力ある都市形成などへつながり、また、道南や北海道さらには全国へと波及されることが期待できると評価しているものと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 札幌圏の中で90分とおっしゃった。対応できるからうんぬんと。札幌圏というよりも、東京からの乗り換えをすることによって現函館駅へと入るということであるから、そこはあまり関係ないのではないか。意見として申し上げておきたい。
- ・ あくまでも「期待できる」である。ただ我々としては予算もかかるし、いろんなこともあるので、期待出来るだけでは困る。丁寧な説明、確かに必要かもしれない。丁寧な説明よりも、事実即した分かりやすい説明をしてほしい。形容詞なんていくらでも書けますから。具体的な根拠をきちんと示してほしいということをまず最初に申し上げておきたい。
- ・ 次に、1ページ目の4段目に、『「新幹線の乗り入れ実現」は、函館市の活性化の「起爆剤」となり、観光客が増加し地域経済全体を押し上げ、市民の意識も変わり、さらなるまちの活性化、イメージアップにつながるものと考えられる。』と記されておりますが、具体的な根拠の裏づけが欲しい。なお調査報告書本文では、北陸新幹線金沢開業を例に、金沢の知名度アップ、観光入り込み客、業務交流の増加が見られたと記されているが、本事案の場合は、すでに近傍まで通っていることから、これを同一視することはできない。新たな視点での分析が必要となるが、その辺はいかに考えているか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 繰り返しになるが、今回の調査では、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費、経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。報告書では、先ほど申し述べたような乗り入れ効果などにより、地域経済全体を押し上げ、さらなるまちの活性化やイメージアップにつながるものと考えられるとして、新幹線の乗り入れ実現について評価しているものと考えている。今回、北陸新幹線金沢開業の事例と同等の効果等を具体的に見込んでいるものではない。

○工藤 篤委員

- ・ 質問の意図が悪かったのか——答弁の金沢のうんぬんを見込んでいません、と。新函館北斗駅まで来ている、それを現函館駅まで通そうとしている。その間の効果——そのことによる効果は、金沢の部分については、新しくなった。しかし、これは近傍まで通っているため、近傍から函館駅17キロ、それを持ってくるのにどういう具体的な効果があるんですかということを行っている。そのことによって市民の意識も変わる、どういうふうになるのか。それを教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査報告書では、先ほども御答弁申し上げたような乗り入れ効果などによりまして、地域経済全体を押し上げ、さらなるまちの活性化やイメージアップにつながるもの、また市民の意識も変わるといったことが考えられるとして、新幹線乗り入れ実現について評価しているというものである。

○工藤 篤委員

- ・ 何度も言うように、考えられる・期待できる、いくらでも書ける。我々が知りたいのは、予算の関係もあるし、また市民にも説明する責任もあるから、このことによって、より具体的な経済的な効果とかそういうことがあるならば、それを具体的に教えてほしいと言っている。本文では、金沢北陸の開業についての事例を出しておっしゃっているが、それとこれは事例が違うんだということを言っている。これだけに時間をとれないので、先に進むが、そういう考え方や、疑問に思っている人がいるということをぜひ、胸の中に押さえて今後対応してほしい。
- ・ それで、次に2ページの3ですが、調査の目的と乗り入れへの前提条件ということで、函館駅から新函館北斗駅までの間はライナーで快速15.5分から19分。各駅停車は19分から22分。普通列車は26分。東京方面の乗り換え時間が14.2分。先ほども心理面では30分間の時間短縮と言うが、心理面ではなく、具体的にどのような時間短縮になるか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回新幹線乗り入れ効果として、時間短縮効果について分析しており、函館—札幌間の所要時間については、乗り入れなしの場合の92分から83分へと変わり、約9分間の時間短縮になると試算をしております。これは乗り入れなしの場合の想定ダイヤにおける、新函館北斗駅での乗り換え時間11分から乗り入れした場合については停車時間が2分になることで、約9分間の時間短縮が見込まれるものである。
- ・ 同様に函館—新青森間の所要時間については、今回の設定の中で分割・併合ケースでは停車時間5分と設定しているため、乗り入れなしの場合の83分から78分へと変わり、約5分間の時間短縮になるということで試算をしている。

○工藤 篤委員

- ・ ちょっと理解できないが、5分の短縮っていうのはどこが5分の短縮ということか。先ほど快速各駅停車、普通列車は新函館北斗駅から現函館駅までの時間を示した。東京方面への乗り換え時間というのが14.2分。これは、導入された場合の14.2分ですよ。乗り換え時間というのは。それで、新幹線が新函館北斗駅に着いて現函館駅までの間に何分かかって、どうなんだっていうことを示してほしい。心理面では30分かと思いましたが、心理面じゃなくて、事実関係でどれだけの短縮になるか教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ まず、先ほど、函館－札幌間につきましては92分から83分ということでお話をさせていただきましたが、これは札幌－新函館北斗間を新幹線で結んだ場合に見込まれる所要時間65分に加えて、今回の乗り入れがない場合の想定ダイヤにおいて、最短の乗り換え時間が11分となるので、この11分を加えて新函館北斗から函館については、特急北斗並みの16分見込んで92分ということで試算をしている。
- ・ これが、一方で乗り入れ後については、札幌－新函館北斗間では同様に65分となりますが、停車時間については、今回2分と設定しており、この停車時間2分に加えて、新函館北斗－函館間については、先ほどの特急北斗並みの16分ということで計算しますと、乗り入れ後の所要時間については83分ということで、所要時間全体で函館－札幌間については92分が83分になったと。乗り換え時間の短縮の部分で9分の短縮になったというものである。

○工藤 篤委員

- ・ 申し訳ない、函館－札幌間を除いていただきたい。混乱してしまうので。私どもとしては、東京から現函館駅までのことを考えた場合、今は普通列車とかはこだてライナーで来ているが、それを使った場合と、乗り入れをした場合と、その差を知りたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 東京方面から函館駅への乗り入れした際の時間短縮効果ということでのお尋ねかと思う。先ほど申し述べた札幌からの乗り入れと同様の考え方にに基づき、東京からの新函館北斗までの到着時間については乗り入れ前も乗り入れ後も同時間と見込んでおり、その上で新函館北斗駅でも乗り換え時間を想定ダイヤとして10分として見込んでいるものを、今回の分割・併合ケース——停車時間が長いケースで申し上げますと、停車時間5分と見込んでいるため、その後の新函館北斗から函館まで乗り入れについては、特急北斗並みの、乗り入れ前も乗り入れ後も同様に16分と見込んでいるので、その乗り換え時間の10分が5分に短縮されるということで、時間短縮効果5分ということで見込んでいる。

○工藤 篤委員

- ・ 今の答弁はわからないのだが、東京から新函館北斗駅までは除いていただきたい。新函館北斗駅にあって、それははこだてライナーで行こうが普通列車で行こうが、それは別であるから。そうじゃなくて、ライナーで行くとか普通列車で行く場合と、新幹線が乗り入れた場合のその差を知りたい。乗り換えするかしないかの差。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新函館北斗駅に到着後に函館駅までの乗り入れに関わっての新幹線乗り入れなしとありの場合の時

間短縮効果ということかと思う。そこについては、新函館北斗駅での乗り換え時間が停車時間に移り変わることで時間短縮効果を見込んでいるところであり、具体的には新幹線乗り入れなしの場合については乗り換え時間を最短の10分と見込んでいるものを、分割・併合ケースでは停車時間が5分に変わるということで、10分と5分ということで、5分間の時間短縮効果を見込んでいるものである。

○工藤 篤委員

- ・ なかなか私の質問の意図が伝わらない。今までは、乗り換えなしだったから、普通列車か——ライナーが一番早いか。ライナーでその時間——ライナーの待ち時間も含めて函館駅までにどれくらい今までかかったんだと。しかし、新幹線が乗り入れることによって、こうなったと。その差が時間短縮なんですよ。そこを教えて欲しい。（「5分」と発言する者あり）5分。分かった。つまり逆に言えば、5分のために160億円かけるということである。そういうことにならないか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 先ほども御答弁申し上げたが、今回、新幹線乗り入れについて調査を行っており、新函館北斗駅での乗り換えがなくなるという直接的な効果はもとより、札幌方面では9分で東京方面では5分間の時間短縮効果が見込まれるということに加え、札幌や北海道新幹線の駅周辺など函館駅からの90分到達圏が拡大することで、利便性の向上、それから交流人口の増加が期待されるほか、今回の試算において、函館—新函館北斗間の鉄道利用者が1日当たり1,400人程度増加するなど、市内への来訪者数が増加することで、年間120億円から140億円の経済波及効果が見込まれると。こういった乗り入れ効果についての分析・試算されたというところである。

○工藤 篤委員

- ・ 申し訳ないが、質問していないことは答えなくていい。もう一度繰り返す、現在新函館北斗駅で乗り換えなりをして函館駅に行くと。その所要時間と新幹線が乗り入れた場合の所要時間、どれくらいの差があるかと聞いたら、5分だと言う。5分。たった5分なんですよ。荷物を持って歩いたり、そういうのはあるかもしれない。逆にたった5分のために、160億円以上のお金がかかるということになったときに、市民に対する便益上、予算の方も含めて、いかがなものかというふうに私は思う。
- ・ 次に進みます。ただ5分というのはもうはっきりそこはわかった。次に、乗り入れの運行パターンで10ページおよび11ページで、北海道新幹線の運行本数——片道で新函館北斗駅着は13本となっていますが、東京駅発は10本という理解でいいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 御質問のあった東京発新函館北斗着の北海道新幹線については、こまち併結のはやぶさ7本と単独運転はやぶさ3本の計10本となっている。

○工藤 篤委員

- ・ 10本。東京駅発はやぶさの単独と、はやぶさの盛岡駅までのこまちの連結という。その後は仙台からと盛岡からと新青森から3本来るということで分かった。
- ・ 次に15ページ。これは何回か読んだが、理解できないので申し訳ないが、もう1回教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）（令和6年3月

29日付企画部調製) 15ページ

○工藤 篤委員

- ・ 聞いてすぐわからないのは理解がなかなか足りないのかなと思うが、一つちょっとお聞きしたいのだが3両、函館駅の方に乗り入れると思う。東京から来た場合、その3両の乗客は、函館に来る人専用なのか。つまり、恐らく専用ではないと思う。例えば仙台で降りるとか、青森で降りるとかという人は、その3両の中に乗客として入っててもいい、構わないという理解でいいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長(升田 幸司)

- ・ そのような層のような想定もできるかと思うが、今回の乗り入れの設定の中で、そういったものを設定したとかしてないとかそういうものではなく、7両プラス3両で走ってきたもののうちの3両が函館駅に乗り入れるというところで設定し試算をしたものである。

○工藤 篤委員

- ・ なぜ私はこのことにこだわるかという、その差——函館駅乗り入れの3両に、新青森までの乗客が乗っていたとすると、JR本体としてはその3両を特別視するわけではなく、車両としてJRが使うはずだ。そうしたら、新函館駅に持ってきたその3両は、別に函館市で車両を用意しなさい。そんなことにならないと思う。それが今回の話と、一説によると、1車両分5億円かかるとかという話が今一人歩きしているようだ。その話は市民から聞いただけなので分からないが、そのところは、やっぱり毅然として、JRとWin-Winの関係になるのだから、JRだってそのことによって儲かるわけだから。ぜひですね、その辺を理論武装して説得をしてもらいたいなというふうに思う。
- ・ 次に19ページ。そこに三線軌条化と改軌検討とのところで、現行のダイヤへの影響が少ないとの表現があるが、少ないということは少なからずあるということを示唆している、そのことについてはどのような理解をしたらいいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長(升田 幸司)

- ・ 今回の調査では御案内の三線軌条化と改軌について検討しており、メリットデメリットを比較した結果、三線軌条化とすることで検討を進めている。三線軌条化では、新幹線を単線で運用するに当たり、レールを共用する在来線であるとか、貨物列車こうしたもののダイヤへの影響が想定されるが、調査において具体的なダイヤ案を作成し、新幹線の乗り入れと既存列車の運行本数の両立が可能であることは確認しているが、実際のダイヤそれから運行本数などに関わっては、具体的には関係する鉄道事業者などとの調整の上で決定する必要があることなども踏まえ、今回は新幹線と在来線がそれぞれ単線運用となる改軌と比較し、三線軌条化では運用面での優位性が高くダイヤへの影響が相対的に少ないと分析したものである。今後、具体的なダイヤであるとか運行本数などの調整をする段階において必要に応じて検討していくものと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 少ないというのは言葉のあやで、影響のないようにする——したいということで理解した。
- ・ 次に20ページ。函館駅に向かってレール配置の検討というところで、「レールを右側に置く場合(試算用として採用)」の3行目で、「新幹線の車体とホームとの干渉はほぼ無いと想定」との記述における「干渉」の意味。
- ・ それから6行目に、「削正する」とはどういう意味なのか。また、7行目の五稜郭駅から函館駅間

のみ左配置としたその理由。細かい話だが分からないので教えてほしい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回、三線軌条化する場合のレールを左右どちらに敷設するかを検討において、函館駅に向かって右配置の場合では、軌道中心が右に寄ることとなり、新幹線車両とホームとの物理的接触がないことを「干渉がない」と表記しているところである。
- ・ また「削正する」とは、新幹線車両がホームに支障する場合に、ホームを削って形を整えるということの意味している。なお五稜郭－函館間においては、函館駅に向かって左側にホームなどが存在しないことから、軌道中心間隔の確保のために五稜郭駅構内では左側に寄せたレールに合わせているため、左に寄せたものをそのまま函館駅まで乗り入れということで左配置としたというものである。

○工藤 篤委員

- ・ 大枠わかった。
- ・ 次に28ページ。まず最初に、「2 運行管理システムの検討」は「基本的に新幹線運行管理システムの改修（拡充）が必要となる」と記されているが、改修費用はどこが負担するのか、またその回収の最適なタイミングはいつなのか教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の新幹線運行管理システムの改修の検討においては、北海道新幹線の札幌開業のため、鉄道事業者等において、同システムの改修が見込まれるものであり、この札幌延伸に伴う改修と乗り入れに係る改修の時期を合わせることで、函館駅への乗り入れ分に係る改修費用は約36億円と見込み、このたびの函館駅乗り入れの整備費に含めているものである。
- ・ 本件については他の鉄道事業者にも関わるものであるため、今後市として、内容分析した上で、事業のスキームであるとか財源、また改修時期なども含めて検討を行ってまいりたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 今の御答弁ですと、札幌延伸時に係るそのタイミングで新幹線運行管理システムの改修なり拡充が必要だということによろしいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 北海道新幹線札幌開業において、この新幹線運行管理システムの改修が見込まれるということで、この改修の時期と合わせることで、今回見込んだ約36億円の整備費を見込んだというものである。

○工藤 篤委員

- ・ ちょっとこの数字がね、耳によく入ってこないの、はっきりおっしゃっていただければありがたい。36億円ですね。それは、この整備費の中に入っているという理解でいいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線運行管理システムで、ただいま申しあげました改修費用約36億円については、今回の整備費に含めている。

○工藤 篤委員

- ・ 逆に言うと、札幌新幹線開業と時期がずれたらこれで済まないという理解でいいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ このたびの新幹線運行管理システムの改修に関わり、札幌延伸時期へ合わせるということを前提と

した上で試算しており、その結果約36億円と見込んだものであるため、タイミングについては特に今回金額については試算しているものではないが、36億円とはまた違う数字になってくるんだろうと認識している。

○工藤 篤委員

- ・ ということは先ほど、福島委員もおっしゃっていたが、改修なり新たな整備っていうのは逆に言うと、札幌延伸時に合わせて対応しないと余計な金がかかるということを物語っているのかなというふうに思った。
- ・ 次に、「3 その他」の4点目に、「新幹線・在来線両規格での通信を可能とするため、新幹線札幌指令・在来線函館指令の無線設備を改修する」と記されているが、改修費用はどこが負担するのか、先ほどと同じように改修の最適なタイミングはいつなのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 北海道新幹線札幌開業のため、JR北海道において新幹線札幌指令の無線設備の整備が見込まれるものであり、札幌開業のための無線設備の整備と、函館駅への乗り入れに係る無線設備改修の時期を合わせることが望ましいものと想定されるが、本件については、新幹線の札幌指令の整備とも関わるものであるため、今後市として、その内容を分析した上で、事業のスキームであるとか改修時期なども含め検討を行ってまいりたいとこのように考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 改修費用はどのぐらいになるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 乗り入れ区間の新幹線札幌指令・在来線函館指令の無線設備の改修費用としては、今回の整備費の中で通信費7.3億円と見込んでいる。

○工藤 篤委員

- ・ とすると、この28ページの調査等に関わっては、合わせて43億円必要とするということになる。160億円のうちの43億円、ここにかかる。非常に大事な調査である。ということは、札幌延伸時に合わせて対応しなければ相当な額に、自分らでやるとすると相当な額になるということをお話しているというふうに思った。
- ・ 次に、30ページ。函館駅乗り入れ整備費等調査だが、実は先ほど、福島委員もおっしゃっていたが、平成6年11月18日に当時の北海道知事横路孝弘と函館市長木戸浦隆一とで交わされた、現函館駅に新幹線車両を乗り入れることに、北海道が責任を持つという確認書および覚書を、平成17年着工前にして、当時の井上市長の下で改めてその履行性について確認した際、当時の高橋知事から、国のスキームに入らない地元負担1,000億円だったということで、これについては難しいとの回答があったという経過を承知しているが、地元負担1,000億円になるものの内容がいわば、新函館北斗駅から函館駅までの乗り入れに係る経費だったのかどうか教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 1,000億円という整備費については、当時道内の私的研究会がフル規格で整備し、新幹線車両が新函館北斗駅から函館駅まで乗り入れることを前提に、それまで建設された他区間の新幹線建設費などを参考に試算したものとして、当時の新聞報道により承知しているところであるが、具体的な内容に

については、特に把握していないものである。

- ・ いずれにしても、今回平成28年に北海道新幹線が新函館北斗駅まで開業され、また五稜郭―新函館北斗間が電化されたことや、保守基地線も含め新幹線車両基地が実際に整備されているなど、当時とは状況が異なる中、専門的な知見を有するコンサルタント会社に業務委託した上で、乗り入れに要する整備費を具体的に算出したところであるため、今後本調査結果を基に市として検討してまいりたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 今の御答弁で、電化されたものとかおっしゃったが、それは電化の部分については、当時の新聞等の中で記憶があるのは、以前から電化の計画はあったと。だから新幹線乗り入れ部分についてと全く逆だという経過があったと言うことで私は記憶している。
- ・ それにしても、1,000億円と160億円。この違いの検証をきちんとすべきだと思う。うがった見方をすると当時の状況を札幌駅まで持っていくためには、函館を切り捨てる。その一つの方法として、1,000億円もかかるんだと。1,000億円と言われたらこれはちょっと大変だな。しかしライナーなり普通列車の部分で、その17キロメートルの部分は確保するから我慢してくれと。そういうものだったと思う。しかし今のお話だと1,000億の中身は承知していない。私はこのことをきちんと検証すべきだと思う。そのことによって、「JRさん、あなた方はここまで言った、じゃあこのところはどうなんですか。」ということで突き合わせをして、JR北海道に持ってもらうのは持ってもらう。こういう交渉をすべきではないかということをお願いして、この項については終わる。
- ・ 次に、北海道新幹線並行在来線対策協議会資料の分析調査――31ページにあります。これを説明してもらいたいのだが、特に新幹線乗り入れによりその分の運賃収入の見方というのも変わってくるのではないかと思うが、説明していただけるか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）31ページ

○工藤 篤委員

- ・ これはあとでまた勉強させてもらう。ということは、新幹線が函館駅に乗り入れることにより、ライナーなり普通列車なりの運賃の減少になると思う。乗らないから。だからその辺が、このブロック会議の中できちんと精査されるかどうか。そしてこれだって赤字だから、その分も近隣の市町村でやっぱり持ち出しというか、そこでケアしていかなくてはいけない訳だから、新幹線だけの問題ではないんだということをお願いしておきたいというふうに思う。
- ・ 次に32ページ。3行目に、鉄道利用者が約2.2倍から3.3倍に増加しているという、その基準値を教えてください。そして1.0の幅があるのだが、その根拠はどうなっているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）32ページ

○工藤 篤委員

- ・ つまり平成27年度の165人が、378人になったということか。これは実績値であるから、了解した。
- ・ 次に33ページの説明をちょっと教えて欲しいのだが、表の意味するところはということなのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）33ページ

○工藤 篤委員

- ・ 分かった。ただ、新幹線利用者のうちの42%がJRの普通・快速を利用しているということを示しているから、この分が普通・快速列車の運賃の減になるんだというふうに考えてもいいのかなと思った。
- ・ 次に、34ページ旅客見込数予測調査だが、このページの説明を願いたい。特に四段階推定法について教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）34ページ

○工藤 篤委員

- ・ 御答弁は分かった。内容はなかなか理解できない。四段階推定法、アメリカで発明された集計型の将来の交通需要を推定する方法ということだが、それぞれの段階において関連性のない仮定を置くため、プロセス間の整合性がない。エラーがあっても回避できないというようなことも別のものに書かれており、これが全て正解だということにはならないのかなというふうに思った。
- ・ 併せて、36ページ。先ほどもちょっとあったが、令和12年の全国の生成交通量は平成27年から2%程度増加するというが、その根拠を教えてください。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）36ページ 生成交通量部分

○工藤 篤委員

- ・ 調査書の中身についてはわからないということを言外におっしゃってるのかなと思う。
- ・ 次に、発生・集中交通量の関係だが、函館駅乗り入れがある場合は、ない場合と比較して1日800人程度増加する結果となったという。その根拠を教えてください。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）36ページ 発生・集中交通量部分

○工藤 篤委員

- ・ おっしゃることは理解できるが内容がちょっと意味が分からない。発生・集中交通量予測結果の表があるが、この表から1日800人が増えるってということがわかるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 右の図が道南地域の発生・集中交通量の予測結果となっており、その内左から2番目のR12乗り入れなしの全体の発生・集中交通量の合計が1日当たり27.3千人ということであるが、これが乗り入れありケース1であれば28.0千人、ケース2であれば28.1千人、ケース3であれば同じく28.1千人ということで、この差分ということで1日あたり0.8千人程度増加するというものである。

○工藤 篤委員

- ・ 28.1千人から27.3千人を引いたと言うことでいいのか。分かった。後で計算してみる。
- ・ 次に、37ページ。このページの説明をちょっと教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）37ページ

○工藤 篤委員

- ・ 分かった。後でまた検証してみる。
- ・ 38ページ、この推計値の根拠を特に教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）38ページ

○工藤 篤委員

- ・ 続いて39ページ。これについても、函館－札幌間において、函館駅乗り入れがない場合と比較して約9分の時間短縮に過ぎないのは、便益上取り立ててポイントになるものではないと思う。むしろ、札幌方面の利用者にとっては、函館駅乗り入れによっての時間的ロスの方に視点が向かうのではないかと思うが、そこはいかがか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 札幌から東京への移動などを想定した部分かと思うが、東京駅への乗り入れは時間的ロスになるのではないかといった御趣旨かと思うが、今回の本調査における設定の中で東京－札幌間については、東京からスイッチバックで函館駅に乗り入れた後、それが函館から札幌への運行をするというようなケースは検討をしていないので、そうした時間的ロスというのは想定されないものと認識している。

○工藤 篤委員

- ・ ちょっと理解できないのでもう一度答弁してほしい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 東京から札幌に向かう鉄道利用者の方にとって、札幌方面に向かう場合に時間的ロスが函館駅乗り入れによってあるのではないかといった趣旨かと……（「逆。札幌から向かう場合。」の声あり）はい。分かりました。札幌から東京への移動ということである。逆の場合もそうだが、今回本調査においては、まず東京から札幌に向かう部分については、東京からスイッチバックで函館駅に乗り入れた後に、札幌に向かうというような便は想定していない。その上で、札幌から東京については、直通する便も想定しているし、それに加えて今回8本札幌から函館に乗り入れて、そのまま函館から札幌に戻るといった便を想定したものであるので、時間的ロスはないと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 札幌から東京に行く場合である。函館に札幌からの分が函館駅にスイッチバックして、という今のお話であるから、そうするとその分ロスになるのではないか。札幌からの人にとっては。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 札幌から東京方面についての重ねての御説明であるが、札幌から函館に乗り入れた便については、その後東京に向かうというような設定にはならず、札幌から東京に向かう便については、直通で乗り入れるというものを想定しているので、一旦スイッチバックして函館に入って東京に向かうと言った意味合いでの時間的ロスはないところである。

○工藤 篤委員

- ・ そうすると、新函館北斗駅からまっすぐ行くんですね、札幌からは東京駅に。そうすると、函館

駅からの方はライナーか普通列車で新函館北斗駅まで行って待ってるってことか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 東京－函館間については、例えば7両・3両の部分で、分割・併合の場合だと、東京から新函館北斗駅に着いた後に、3両については函館駅、そして7両については札幌に向かうという形になっているので、そういった部分の差はないと認識している。

○工藤 篤委員

- ・ それは分かる。それはスイッチバックで行ってその車両だけが函館駅に行くのだからそれはいい。ただ札幌から東京に行くときには、まっすぐ行くということだ。函館駅に乗り入れないで。私は函館駅から3両だけ新函館北斗駅に行ってそこで連結をして東京に行くのかなと思ったのだが、どうなのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 補足をさせていただく。3両・7両の分割・併合の場合で申し上げると、函館駅に来る分について7両・3両で、新函館北斗駅まで来て分割して函館駅に入ってくる。それが東京に向かう場合については3両で新函館北斗駅まで行き、そこで7両と併合した上で、東京方面に向かうというものである。

○工藤 篤委員

- ・ 分かった。
- ・ 次に、40ページの波及効果の計算根拠、さっきから何回も言っているが、これについてお願いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）40ページ

○工藤 篤委員

- ・ 1日当たりの観光需要の関係ですね。それはまた改めて勉強をさせていただく。
- ・ 続いて、42ページの説明もまたお願いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）42ページ

○工藤 篤委員

- ・ 大枠分かった。ただ、長期借入れの分についてはこれから上昇すると思うので、そこは改めてまた計算し直さなければならないといふふう思う。
- ・ 続きまして43ページ。これの収入経費の積算根拠を示していただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）43ページ

○工藤 篤委員

- ・ 線路使用料ありとなしについて教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回、この上下分離ケースでは、いわゆる施設を保有する、下の部分については第三セクターを想定した上で、JR北海道が新幹線の運行——いわゆる上下分離の上を担うということを想定している

ので、この上を担う J R 北海道において、第三セクターの線路を使用して走行するというので、仮にこれが並行在来線における J R 貨物の計算式を用いたという前提において、線路使用料をはじくとこういった数字になるということである。

- ・ 一方でこの新幹線の在来線への乗り入れということは全国的にも例のない部分であるので、線路使用料の設定というものも特段のルールがないため、ない場合と、それからありの場合ということでそれぞれ計算をしたという結果である。

○工藤 篤委員

- ・ 引き続き44ページも教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）44ページ

○工藤 篤委員

- ・ 45ページも教えていただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）45ページ

○工藤 篤委員

- ・ 続いて46ページについてお願いしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 資料説明：「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務」調査報告書（概要版）46ページ

○工藤 篤委員

- ・ 続いて、今後の課題だが、函館市は提出された成果品についてどのような見解を持っているか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れることが技術面や運用面で可能なのかということや、その整備費、経済波及効果などを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。今回調査結果が出たばかりのため、今後市としてその内容を分析する必要があると思っているが、新幹線や在来線に乗り入れるための整備手法の検討、それから整備費、整備工程の算出、乗り入れ効果の分析など、客観的な調査結果が示されたものとうとうに認識をしている。

○工藤 篤委員

- ・ この調査結果に基づき、今後どのような考えや姿勢で臨む予定か。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 新幹線の乗り入れに向けては、J R 北海道や北海道運輸局などの関係機関はもとより北海道、近隣自治体など関係者の御理解・御協力をいただかなければならないものと認識しているが、今回調査結果が出たばかりであるため、今後も丁寧な説明に努めることはもとより、皆様から様々な御意見をいただきながら検討を行ってまいりたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 分かった。ただ、技術的には可能だということは、ここの調査段階では、そういう見解を持っている。しかしそれが、北海道なり、J R 北海道がどのように受け止めるかというのはまた別な問題でしようから、その辺については先ほど私も申し上げたとおり、1,000億円の問題も含めてきちんと検

証して、相手方を納得せしめる方法をぜひですね、考えてもらいたいということ。

- ・ そして、福島委員もおっしゃってたが、財政の問題。このことについても、きちんと我々に示してほしいということをお願いして終わる。

○茂木 修委員

- ・ いよいよ最後なので、皆様の質疑を聞いてわかったところ、それから類似の質疑があつて、私の質問で類推答弁ができる項目もあったので、4点のみ質疑をさせていただく。
- ・ はじめに新幹線の運行でいつも話題になるのが時間の問題であるが、札幌延伸時に、秋田・山形新幹線の分離・併合の変更については、今回この調査で確認をしているか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では新函館北斗駅での停車時間、こちらは秋田新幹線の盛岡駅などの事例を参考といたしまして、単独の場合は2分。分割・併合を行う場合は3分追加した5分と設定したところであるが、山形・秋田新幹線の分割・併合の変更の可能性については把握していないところである。

○茂木 修委員

- ・ 工事が5年程度というふうに先ほど来御答弁があり、開業もできれば札幌延伸時同時に新幹線乗り入れを実現したいという御答弁であったが、それには工事要員の確保が非常に重要ということが報告書にも記載されているが、今回のこの調査の中で5年間工事要員を確保できるかどうかということは調査をされたのか、伺いたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査において、工事工程はおおむね5年程度が必要と見込まれたところであり、このうち、軌道工事においては、要員数を1日最大100人を想定しているが、近年札幌延伸工事などに要員が求められている中、JR北海道や工事施工会社との協議などにより、変動する可能性があるため、具体的な事業内容が見えてきた段階で、改めて関係機関との調整が必要になるものと考えている。

○茂木 修委員

- ・ 旅客の見込み者数も調査の中にもあるが、人口減少の中で長期的には減少に転じていくというふうに思うが、その辺の認識はどうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回の調査では、人口減少に伴う将来的な旅客見込み者数については、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を用い利用者数が毎年0.5%減少するとして算出をしたところである。具体的には各ケースにより多少の差はあるものの、乗り入れ時と30年後と比較して、おおむね900人程度減少するという予測結果となっている。

○茂木 修委員

- ・ それとこの報告書の中にある、新幹線を乗り入れない場合の収支。これは北海道新幹線並行在来線対策協議会での最終的な金額、数字という認識でよいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回委託事業者において北海道新幹線並行在来線対策協議会の渡島ブロック会議、こちらの30年間の累計値などは示されているが、毎年の収支試算結果が公表されていないことから、委託業者において、同ブロック会議の直近の数字などを基に毎年の収支状況として類推したものである。

○茂木 修委員

- ・ いずれにしても2030年に札幌開業——1、2年遅れるかもしれないというお話もあり、それには物価高騰だとか様々なお金の問題や、工事要員の確保の問題もあるというように聞いている。そういつた中で函館市が最終的に判断をして工事着手するというのは時間的余裕はそんなにならないうふうに思っており、早い段階で政策判断を市長中心にされるんだらうなというふうに思い、議案で出てきた段階で私たちはしっかりと議論をしていきたいというふうに思っているのて、よろしくお願ひしたい。

○委員長（島 昌之）

- ・ ほかに発言はないか。
- ・ 発言を終結する。
- ・ 理事者においては、本日の質問の趣旨や委員協議を踏まえ、今後の対応を進めていただくとともに、本調査結果を踏まえ展開があった際は、適宜議会へ報告など行っていただくようお願ひする。
- ・ ここで理事者は退出願う。

（企画部 退出）

- ・ 本日は調査結果報告について各委員から発言いただいた。先ほど工藤委員からもあったが、本件については、今後の動向を注視し、適宜調査を行いたいと思うので、よろしくお願ひする。
- ・ 議題終結宣告

2 その他

- ・ 次に、2のその他だが、各委員から何か発言あるか。（なし）
- ・ 散会宣言告

午後2時44分散会