

# 会議録

平成26年7月28日(月)場 所 3階 第5研修室

会議名：第16回総合交通体系調査特別委員会

出席委員：又地委員長、佐藤副委員長、福嶋委員、吉田委員、平野委員、笠井委員  
新井田委員、東出委員、岩館委員

欠席委員：竹田委員

会議時間 午前11時10分～午前11時59分  
事務局 山本、吉田

---

## 会議次第

### 1. 委員長挨拶

**又地委員長** それでは、定刻になりましたので、ただいまから第16回総合交通体系調査特別委員会を開会いたします。

ただいまの出席委員は9名でございます。

竹田委員から欠席の届け出がありました。

よって、木古内町議会委員会条例第14条の規定による委員定足数に達しておりますので、会議は成立いたしました。

ただちに本日の会議を開きます。

本日の会議次第は、別紙配付のとおりでございます。

7月15日に協議会が開催されました。協議会が開催され、いろいろ議論をされたことを、担当課長の福田課長より提示がありまして、議長と私と佐藤副委員長と3人で協議をいたしまして、急遽きょう第16回の特別委員会を開催する運びとなりました。

### 2. 調査事項

#### (1) 並行在来線の取扱いに関すること

**又地委員長** 皆さんのお手元に資料が配付されていると思いますので、資料の順にしたがって担当課長より説明をいただきたいと思います。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 皆さん、ご苦労様でございます。まちづくり新幹線課、福田でございます。

それでは、並行在来線の取扱いに関することにつきまして、ご説明申し上げます。

資料の1ページをご覧ください。7月15日に協議会が開催されてございます。この中で、議題となったものの説明でございます。合わせまして、順番に当日の経営計画、また安全運行方針等につきましても、合わせてご説明させていただきます。

協議会では、4点の議題について協議をしてございます。

1点目は、JR北海道との追加合意についてでございます。別冊の資料1でございますが、前回の本委員会でも添付してございますが、今回の追加合意と4月30日の基本合意の資料を添付してございます。

本議題につきましては、経営分離時期の変更について検討する。協議会として国に

必要な J R 北海道に対する指導監督、また、運輸安全委員会に対する調査の迅速な実施について、要請行動を行う。貨物列車の全区間減速運転について検討する。貨物列車脱線事故が、もし三セクに引き継いだ以降に起きたと仮定し、その時、どのように対応すれば良いのか、検証し報告する。民法上最大限認められている10年間の瑕疵担保責任について、今後 J R 北海道との売買契約の中で協議していく。

以上について確認いたしまして、追加合意については了承してございます。

議題の2点目でございますが、北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画についてでございますが、これも了承してございます。別冊の資料2-1、これは経営計画最終案の概要、資料2-2は最終案の本体でございます。

5月の経営計画案からの主な変更点は3点ございます。

1点目は、駅名の決定に伴うものでございまして、これまで仮称でありました新函館を新函館北斗に変更しております。2点目は、営業計画の乗り継ぎ割引について。定期券についても、三セク鉄道会社と J R 北海道双方の運賃割引により、運賃上昇率の平準化を図られるよう修正しております。具体的な内容につきましては、今後 J R 北海道と協議を進めることといたしております。また、利用促進に関する事項で、路線愛称や列車名、駅名等の公募について、地域と連携した取り組みを進めることを記載してございます。3点目は、基本的な考え方でございまして、3度にわたって発生いたしました J R 貨物の列車脱線の事故を踏まえた協議会としての考え方を追加してございます。三セク鉄道会社は、今後この経営方針の内容を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進めることとなります。

議題の3点目は、北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針についてでございますが、これも了承してございます。別冊の資料3-1は、安全運行体制の確保に向けた方針（最終案）の概要。資料3-2は、最終案の本体でございます。安全方針案からの主な変更点に関しましては、J R 北海道との基本合意やこの度の追加合意を踏まえたことと、3度にわたる貨物列車の脱線事故にかかる協議会の考え方を踏まえた変更を行っております。三セク鉄道会社は、今後この安全方針の内容を踏まえ、安全に関する取り組みの検討を進めることとなります。

議題の4点目でございますが、今後のスケジュールについてでございます。これも了承してございます。別冊の資料4が、今後のスケジュールでございます。8月1日に会社設立、10月には会社名の公募を行い、社名変更のための臨時株主総会を12月に予定しているほか、来年3月には鉄道事業許可申請を予定してございます。平成27年度につきましては、夏頃に本社を札幌市から函館市内へ移転する予定でございます。

以上で、説明を終わります。

**又地委員長** 説明がございましたけれども、時間の関係もありまして、大変簡単な説明で終わりましたけれども。資料は事前に配付してありましたので、皆さん目を通していることと思います。

何か質問はございませんか。

12年度の釜谷の事故の件で、過日何日ですか。26日土曜日ですけれども、北海道新聞のほうから報道がありまして、原因がわかったようでありますけれども。岩館委員のほうから前回も前々回の委員会でも、「荷物の片荷が云々というのはおかしいな」と

というような話が出ていましたけれども、調査委員会のほうでは何かそれが事故の原因だというふうに道新のほうでは報道されておりますけれども、それらも考えながら頭におきながら、質問があれば受けたいと思います。

新井田委員。

**新井田委員** 新井田です。

いま委員長のほうからもちよつと説明がありましたけれども、まずこの新聞の記事ですよね。これ行政はこの記事を見ながら、これが最終的判断だという解釈をされているのかちよつとその辺を聞きたいです。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** 本日の委員会は、先般行われました三セク準備協議会の最終の会ということで、そこでの出来事をお伝えして、そこでのやり取りと。そして、最終的には了承したということ、皆様方にご理解いただくということで開催をしたかと思えます。

ただいまのご質問は、それ以降にマスコミから出てきた報告で、2年前の釜谷の事故の一つのほうですね。4月と9月だったと思いますが、4月のほうの事故原因がレールのゆがみと、荷崩れと。こういったことが原因であろうというのが、事故調査委員会で報告された。このことにつきましては、私は先般、岩館委員が本委員会の中でご意見として出されていたのと同じ考えでございます。ここ20十数年間、青函トンネルの開業以降、同じような常態で運行されていた貨物が、ここにきて脱線事故につながったということは、荷崩れが大きな要因ではなく、当初から申し上げているように、路盤整備が十分されていないところに要因があるだろうというふうに理解しております。したがって、この新聞報道につきましてはあくまでも事故調査委員会の報告ということで述べておきまして、これからも引き続き報告は報告として、原因の追求は路盤にあるということで発言をしまいたいと思っております。

**又地委員長** 新井田委員。

**新井田委員** 私もいまの町長からの答弁、概ね本当にまさにそのとおりで解釈しております。いずれにしてもこの記事から判断しますと、やはり大変ちよつと曖昧な部分もありますし、ちよつと見ると例えば貨物運輸の責任問題も何か曖昧にしている部分もあるみたいですし、これが総じて良いというような解釈は当然できる範囲内ではないと思えます。

先般、道庁から協議会の設定の中で、事前にいろんな追加案件も含めてお話をいただいて、まさにそのとおりで思うのですが、その辺も含めて私個人的には、あの日はひとこともちよつとものを発しなかったのですけれども。

なぜかと言うと、「その前にいろんな足踏みをしなければいけないよね」と。委員会の中でそういう形で決まった中で、スケジュールの中で、私の範囲内ですよ。消化しなければいけないということで、わざわざ道庁からきていただいて、追加の条件を提示したいということですが、中身を見ますと当たり前の話なのですよね。あれなんかは別に追加でも何でもありませんよ、私から言わせると。まさに事前の調査の中で、あるべきことだと私個人的には解釈しています。ですから、何を言いたいかというと、終始私1点で、安全に関する部分に関しては、くどくちよつとやってきたつもりでおります。

今後、それは曲げるつもりはございませんし、どんどんどんどんそれは行政のほうにも問いかけていきたいと思っていますので、それは今後もまた継続しながら、行政のほうも安全対策に関することに関しては、十分留意していただいて、頑張っていたきたいとそんなふうに思っています。

**又地委員長** ほかに。

平野委員。

**平野委員** 遅れに遅れて、ようやくゴール地点に向かっての進みが前回の協議会でされたのかなと思っております。

その中で、安全の面に関してはたったいまも新井田委員からも出たとおり、以前から全委員から出ているとおり、今後も当然万全な進みを取り組んでほしいと考えますが、それと同時に時間もないわけですから、今後の三セクの会社。いわゆる、在来線がいかに関業の部分、あるいはお客さんの利便性の部分で活躍してもらおうかということも非常に大事な話で進めていかなければならないと思うのですけれども。

そんな中で、今後の将来の需要予測でしたり経営予測を見ると、人口減・少子化によって利用者が減っていくだろう。故に赤字が膨らんでいくだろうというマイナスな部分しか話されておりませんが、ちょっと観点を変えまして、前回の委員会で申し上げましたとおり、利便性。いわゆる、あとは楽しさだったり快適さを求めることによって、お客さんの増というのは今後も見込める可能性もあると思うのです。合わせて、木古内新幹線の駅。新幹線の木古内駅でいかに人に降りていただいて、いわゆる函館地区については、お客さんが降りてかなり需要があると思うのですけれども、新函館北斗駅で降りてもらって、現状の並行在来線で函館に行ってもらおうのではなく、木古内駅で降りていただいて、三セクの並行在来線を使って函館方面に向かっていただくという方策を大いに考えるべきだと思います。それについては、北斗市さんがどこまでこう協力というか、話を進められるかわかりませんが、当然この三セクで運営している市の一つなわけですから、いかにこの路線を乗せてもらうかということにはもちろん反対といいますか、マイナス意見は出るはずはないと思いますので、もう一度繰り返しますが、安全面は当然進めていくと同時に何とか新幹線木古内駅で降りていただいて、これに乗って函館まで利用していただくかという意見を我が町からどんどん発信していただいて、そのためには当然行政の知恵はもちろんですが、我々委員会、あるいは町民の意見を大いに取り入れて、何とかこの三セクの運営に我が町の財政からの負担が少しでも少なくなるよう、そして木古内新幹線の駅がより賑わうような取り組みで進んでほしいと願いますので、私達も意見をどんどん発していきたいと思っていますので頑張ります。以上です。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** 三セクの安全面と経営面についてのお尋ねでございますが、先般の最終三セク協議会の中では、経営面についてはさほど議論をしておりません。それは、その以前に既にしているということもあって、主に安全面についての協議がございました。

私のほうからは、釜谷2件、札苅1件と。特に今回の札苅の脱線事故を大きく受け止める必要があるだろうと。これは、三セクの協議会もそうですし、JRに対しても強く意見を言うべきであろうと。

また、「これまで十分な安全対策を取った」と、このような説明をJRはしてきたわけですが、その中での札幌の脱線事故でございますので、「この脱線事故はこれから起きる脱線事故の予兆であると考えなければならない」と、「これで終わったわけではない」という発言をいたしました。

追加合意、いま平野委員からもありましたが、この追加合意というのは新井田委員もおっしゃっていましたが、ごく当たり前のことを追加合意しているわけです。こんなことは、何も追加合意するような中身ではないと私は思うのですが、そんなごく当たり前のことを追加合意に盛り込んで、それをJR北海道が受けたと。ということは、「JR北海道としてこの路線に自信がないことの現れだろう」と、このようなことも発言をいたしました。「絶対に事故を起こさないために、協議会として何をするかということをしちんとやりましょう」ということも発言いたしました。今日までスケジュールが遅れてきましたので、「JRの責任は重いわけでありまして、またそのことでJRが会社運営後、何かあった時にはしっかりJRの責任もはたしてほしいですし、保証期限なども付けるべきではないかと、契約書の中に」、こういったことも発言をしてまいりました。

開業後ですが、いまJR北海道はもうあとがありません。あとがないというのは、今度事故を起こしたら引き継いでもらえないということまでいこうということが想定されます。そうすると、JR北海道はいま何をやっているかということ、「危ない箇所の15箇所で減速運転をしている」と、「時速45kmで走っている」と。であれば、「45kmだったら脱線しないのであれば、三セクになったあと貨物列車は我が路線を通る時は45kmですよ」と。「こういったことを契約に盛り込めないのか」と。「我が三セクとしては、絶対事故を起こせないのだ」と。であれば、普通の軌道列車であればさほど事故の心配はないと思われまして。「貨物列車が45kmで安全であれば、それを契約書に記載すべきではないか」と、こんなことも発言しております。皆さんが福田課長の説明にありましたように、最終的にはあの事故が三セクであった場合、「私達はどうしたら良かったのかということをしミュレーションをしちんとして、鉄道運輸業には素人な私達がしっかりわかるようなものを作った上で進めましょう」ということで、この度の最終的三セク鉄道を作りましょうということをし合意しました。

その中で、私がずっと発言をしてきたことで、今回はもうそれを言っても仕方がないなと思って言わなかったのですが、いみじくも北斗市長から発言があったので驚いたのですが。「新幹線と同時に、三セク鉄道を一緒に走らなくてもいいだろう」と、「遅らせてもいいだろう」と。「要するに、安全が確保されたあとで三セクを走らせるべきであって、それまではJRが走らせていいのではないのか」というびっくりするような発言が生まれて、それは私より言ってなかったものですから。ところが、その会議では私は言ってなかったのです。北斗市長からそういう発言が出たのですぐ手を挙げまして、「まさにそのとおりです」と。最後、座長をしておりました荒川副知事が、函館市長が代理の片岡副市長だったので、「片岡副市長ご意見ありますか」と言ったら、二つの町に共同するかのようになり「そうだ」と。ということで、北海道の考えは聞けませんでした。3自治体が揃って「JRから引き継いで運行するのは、新幹線と同時にではなくていいだろう」と、こういう意見がまとまったというのは、極めて大きな意味

のある会議だったと思います。

今後は、中央要望あるいはJR要望が何度か行ってまいりますので、その中でしっかり伝え、安全の確保をしないうちに三セクを走らせないということを強く言っていけることができるということになりましたので、それが非常に私とすれば当然のことでもありますし、皆さんがそれだけこの路線に不安を感じているということの証でもあるでしょうし、もっと言いますとおそらく当議会だけではなく、二つの市の議会でもいろんな議論があるのだろうと。ということを考えますと、ぜひ先般又地委員長が「ほかの自治体の議会との協議も必要だな」という発言があったように、私も行政だけではなく議会と協力しながら、今後の活動につなげていけるかと思っております。以上でございます。

そして、すみません、もう一つのほうです。経営です。経営につきましては、平野委員がおっしゃるとおりでございます。最初から大きな赤字を持ってのスタートでございます。この赤字額を少しでも減らすということが私達の使命でございますので、人口減少に伴う地域の皆さんの乗客は減るのが自然の姿です。そうしますと、この列車を観光的なものに変えていって、うまくダイヤを組んで、何も1時間で渡する必要はないわけですから。良い景色を見て、数時間かけて美味しいものを食べるとか、あるいは着飾って子ども達に喜んでいただく。これから三セク会社としてそれを議論していきたいと思っております。

**又地委員長** いま町長から話がありましたように、前回あたりまでは函館市、北斗市、それと我が町との温度差があるのではないかとというようなご意見も出ていました。

いまの町長の話ですと、その温度差がだいぶ解消されつつあるように感じます。その辺は、これからもこの特別委員会と行政と一緒にあって、もし必要があれば函館市、あるいは北斗市の議会とも少し懇談の場等を持てればとそんなふうにも思っております。

ほかにございませんか。

いま町長から話がありましたように、新幹線の開業と同時開業ではなくてもいいのではないかとというような部分ですよね。たぶん新幹線の開業までに、例えばまた事故ということがあれば、たぶんこのことは同時開業は吹っ飛んでしまうだろうとそんなふう感じられますね。

東出委員。

**東出委員** いま委員長なり町長の話聞いて私自身も一つは思っているのは、やはり今回新聞に出たのは平成12年4月の事故と、八雲の普通列車の事故がようやく運輸安全委員会が事故原因を発表したわけですけども。当町のこの沿線に関しては、まだ12年の9月ですか。それから、ことしの事故。これについては、まだ運輸委員会の安全委員会のほうから何らまだ発表されていないわけですよ。はたして2回目、3回目もこの荷物の偏りであれば順調に事を進めていってもいいなというふうに私は思うのです。

がしかし、別な原因で荷物の偏りではなくて、線路のゆがみではなくて、別な原因であれば、これ発表するかはわからないけれども。そんなことをいろいろと想定していけば、私はあえていま町長が言ったように、北斗市・函館市を抱き込んだというのは失礼な言い方なのですけども。あえて、開業と同時に三セクも開業するというこ

とは、私はしなくていいだろうと。同じ原因であれば、私はまだ話はわかるけれども、「別な原因で脱線したのだよ」と言うのであれば、またいろいろと安全対策のことを考えていかなければならないわけですから、何もこのスケジュールに私はこだわる必要はないだろうと。早く第2、第3の原因がわかるまで、それは時期的にいつになるかわからないけれども、それまでやはりちょっと様子を見るのもこれも一つの手だなというふうに私は思うのだけれども。その辺の認識は、私はそう思っているのだけれども、町長はどうですか。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** まず、事故の原因の判明というのは、事故調査委員会では概ね1年と言われています。したがって、札幌の事故につきましては、来年の夏というのですか、春というのですか、その時期になると思います。

そして、釜谷の9月の事故は札幌と類似をしているということがあって、同時に発表される可能性のほうが強いと思います。というふうに伺っております。私どももそれを十分注視をしております。開業前に事故の原因がわかるかと思えます。それまでの間は、粛々と新幹線開業日に合わせた運行の準備を進めていきますし、先般からお話いただいているように、安全対策、経営こういったものも発言をしながら準備として進めていくことは、これはしっかりとやっております。

**又地委員長** 町長、先ほど同時開業云々でなくても云々という話がありましたけれども、この事故原因が解明されなければという部分では、この同時開業ではなくてもいいのと連動するのですか。

町長。

**大森町長** この協議会は7月15日で行いましたので、新聞報道されていた釜谷の原因が発表される前で行いました。したがって、これらについては全くなしという中での発言で行いました。

**又地委員長** 吉田委員。

**吉田委員** 吉田です。

前回のこの交通体系の委員会で言われていたことを、ほとんど言ってもらったという感じで理解をしています。

そして、皆さんから出た安全対策については十分やっていただきたい。

そして、今回資料1で追加合意についての案がまた出てきたのですよね。それで、先ほどいま町長は、「運輸安全委員会の調査結果というおおよそ1年で出てくる」と。なのはいいのですけれども、その第三者機関による調査を行うということは、JR北海道側がやりはじめたのですよね。だから、この辺が第三者はこれからまた調査をはじめるといえることですね。たぶんこれ、第三者機関。先ほど東出委員のほうからも出ましたけれども、やはりその調査のほうもやはりこういうのも加味していただかないと、「1年限りで出てきたから運輸安全委員会の調査結果が出てきましたよ」と、ただし第三者の機関には調査も。これがやはり全て出そろった時点で、やはり考えるべきではないのかなと。それは判断ですね、意向する判断。この辺もやはり、これが1年なのかいつなのかちょっとわからないのですが、その辺の考え方もやはりきちんとしておかないと、ただ単に「何のための第三者機関なの」という感じになるので、そ

の辺もこれから強くやはり言っていただきたいなと要望で。以上です。

**又地委員長** 町長、そこで例えば「第三者機関による緊急的に徹底した軌道状態の点検を行い、点検結果に基づき必要な整備を行う」とこうあるのですよね。

J R北海道さんが、全区間で第三者機関で状態の点検をしたと。そうしたら、随分あると。随分あって、三セクまでにその点検した部分の整備が間に合わないというような状況がもし出るとすれば、三セクはだめですよ。

それと、合わせて例えば「第三者機関によって緊急的に徹底した軌道状態の点検を行う」と。この点検結果の公表は、私はしてもらわないとだめではないのかと。ここが、点検結果の公表というのがないのですよね。そうでないと、どこにその物差しをあてたらいいのかというのは、皆目私達はわからないのではないのかなというふうにも感じるのですよね。

J RさんはJ Rさんで、もう既にいろいろやっていると思うのですけれども、この第三者機関による徹底した軌道状態の点検。「やりましたよ」と、「やったけれどももう随分ある」と。「あってもう開業までに間に合わない」となったら、三セクは少し先延ばしという事態が考えられないでもない。これは、J Rさんのほうから自発的に間に合うか間に合わないかというのは、ある意味では点検結果の公表をしてもらわないと、私達にすれば物差しで測ることができないですよ。尺度がないのですよね。

町長。

**大森町長** 委員長のお尋ねのとおりでございます。私どもで求めているのは、第三者機関。これまでJ R北海道は、「自身の会社で調査をしてきた、安全だ」と言ってきた。しかし、「事故が起きたではないか」と。これに対して第三者機関。全国のJ Rが出資している鉄道総研という会社になるわけですが、ここで調査をしていただくと。「その調査に基づいて、全て直しましょう」と、こういうことございまして。確かにこの中にはそれを公表するという事は書いてないわけですし、これは公表してもらおうようにきちんと求めてまいります。

いまお尋ねにありましたように、維持補修・必要な整備に時間がかかって間に合わない。これは、当然そういったことがあれば鉄道の開業時期は遅れるというのは当然だと思います。おそらく、間に合わすようにやるのだと思いますけれども、しっかりこの辺もチェックしてまいります。

**又地委員長** ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**又地委員長** あとは、中を見ましたら、体制ですね実際に、あとになってから。開業までの間もそうなのですけれども。いろいろ今回のJ Rさんの改ざん問題ありますね。

この原因は、いろいろマスコミでも報道されておりますけれども、その一つは例えば。これ私、イデオロギー的な部分はどうのこうの批判するつもりはないのですけれども、例えば組合が4組合あるとか、5組合があるだとかいろいろマスコミにもJ Rさんの中で、労働組合が四つも五つもあるという中での混成したチームの作業云々だとかどう報道されています。三セクになってからになるのかどうなのか、その辺はどんな表現がいいのか私もわかりませんが、ある意味ではイデオロギーが職場に支障するような、影響を及ぼすような編成は避けてもらうような要望等も必要ではな



いのかなど。これJRさんからの派遣職員も出てくるわけですよ。私は何かそんな部分もある意味では、改ざん云々だとかの影響がその原因の一つになっているのではないのかなと、そんなふうにも捉えているのですけれども。

町長。

**大森町長** JR北海道での様々なイレギュラーにつきまして、それぞれの原因があるのかと思うのですが、JR内部の中についての状況というのは私どもはマスコミ報道より知らないものですから、実態がわからないというのが現実です。

したがって、それについてのコメントというのはなかなか申し上げにくいのですが、北海道から神姿子という振興監がJRのほうに行っておりますので、普段は道庁におりますので、副知事あるいは神振興監、こういうかたにそういった意見交換しながら、もしそういうものが臭うのであれば、これはしっかり神さんのほうから言っていただく。あるいは、三セク会社として北海道として、言う機会は設けなければならないと思います。現段階では、そのところは何とも言えません。

**又地委員長** 私も、はたして言っているのかどうか。これいろいろイデオロギーに関することなので、例えば「AはだめでBはいいよ」という話はできないと思っているのですけれども。何となく仄聞するところによると、組合が違うと例えば「冠婚葬祭には出るなとか、そういうようなこともあるようですよ」というようなことも聞こえてきていますので、そういうのも一つの改ざんの一つの要素になっているのかなとそんなふうにも感じておりましたので。その辺はどんな表現になるのかわかりませんが、あつてはならないことなのでよろしくその辺はお願いしたいと思います。

ほかに。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**又地委員長** 追加合意案が協議会の中で、正式に通ったということの報告になるかどうかと思います。

あとは、実際に8月になると準備会社が設立されます。そんな中で、8月に入ってからまたもし何か変わったことがあれば、あるいは特別委員会に報告しなければならないようなことがありましたら、逐一報告をしていただき、この特別委員会を開きたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

それでは、ないようですので第16回総合交通体系調査特別委員会を終了いたします。

どうもご苦労様でございました。

説明員：大森町長、大野副町長、福田まちづくり新幹線課長、中尾新幹線振興室長  
吉田（宏）主査

傍 聴：なし

報 道：道新 大塚支局長

総合交通体系調査特別委員会  
委員長 又 地 信 也