

第5回道南地域第三セクター鉄道開業準備協議会議事録

日 時：平成26年1月16日 15:00～16:10

場 所：渡島総合振興局3階入札室

【北海道交通政策局長】

- ただ今から、「第5回道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会」を開催します。本日は急遽、荒川副知事と高谷北斗市長が欠席となっております。それでは開会に当たり、石橋交通企画監からご挨拶を申し上げます。

【北海道交通企画監】

- 本日は、新年のお忙しい中ご出席いただき、厚くお礼を申し上げます。
- 荒川副知事は、昨日JR北海道の坂本相談役の訃報を受けて、急遽欠席させていただきました。お詫びを申し上げます。三セク鉄道会社と関連の深いJR北海道の坂本相談役は、長年にわたって経営に携わってこられまして、道民の悲願である北海道新幹線の実現に御尽力されました。また、観光をはじめとする本道経済の牽引役としてご活躍され、北海道の発展に大きく寄与されました。謹んでご冥福をお祈りします。
- さて、北海道新幹線開業まであと2年あまりとなりました。道南地域をはじめ道内各地域では、新たな観光資源の発掘や、観光客の誘致策など新幹線開業を地域活性化につなげる官民連携の動きが活発化しています。道においても、新幹線の開業効果が最大限発揮されるよう、関係者の皆様方とより一層連携しながら、取り組みを強化しています。
- 並行在来線については、昨年8月の協議会において、基本方針を踏まえ、今後の鉄道事業許可申請など具体的な事業計画の検討等のベースとなる経営計画の素案をご了承いただいたところです。
- その後、JR北海道における重大事故や保線管理の問題に伴い、経営計画の策定期期を見直したところですが、今も国の特別保安監査が終わっていない状況で、三セク鉄道の開業準備への影響を私どもとしても深く危惧しているところです。
- 本日の協議会においては、こうした状況を踏まえ、今後のスケジュールについてご相談させていただくとともに、昨年8月に実施した協議会要請に対するJR北海道の考え方や、これまでのJR北海道との協議状況などを踏まえまして、現時点で想定するJRの支援や三セク鉄道会社の要員数、収支試算を含んだ経営計画の原案について、ご説明させていただくこととしています。
- 今後は、国の特別保安監査に基づく措置やJR北海道の対応状況などを十分見極めた上で、安全対策に関する検討を進めるとともに、JR北海道と資産の引継ぎなどの詳細について協議を行い、平成27年度末の北海道新幹線との同時開業に支障が生じないように、取り組んで参りたいと考えています。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【北海道交通企画監】

- それでは、次第に沿って進行してまいりますので、よろしくお願いします。
- 議題の（1）「今後のスケジュールについて」事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

(資料 1-1, 1-2 により説明)

【北海道交通企画監】

- 以上、今後のスケジュールについて、現行どおり進める場合の条件や延期する場合の想定スケジュールなどについてご説明させていただきました。
- 道としては、JR北海道の一連の問題の収束が見えず、今現在、国による特別保安監査が実施されている状況を踏まえると、現行スケジュールどおり進めることは、議会や道民からの理解を得ることが難しいと考えています。
- 各市町においても議会や住民の声などが寄せられていると思いますが、今後の進め方についてご発言をお願いします。

【函館市長】

- 予定していたスケジュールでは無理というのは誰が見ても明らかです。8月の準備会社の設立がタイムリミットというのであれば、今は前に進むしかないでしょう。
- しかし、全てJR北海道の体制に関わることであるため、どうなるか先が見えないです。一応、今はこの見直し案でやむをえないと思いますが、このスケジュールでさえ、ハードなスケジュールだと思います。最悪の場合も想定し、2~3ヶ月くらい様子を見た中で、再度協議を行わなければならないと思っています。

【北斗市副市長】

- スケジュールの見直しについては、鉄道会社の経営で一番大事な部分は安全であり、JR北海道の体質が変わらない場合は、自前の人材を育てることが考えられます。従って、JR北海道の管理体制等の考え方を含めて、きちんとした形で話を聞くことが必要だと思います。
- スケジュールは窮屈になるかもしれませんが、安全を期す中で、8月に延ばすことは考えられるところだと思います。

【木古内町長】

- これまで三セク鉄道会社としては、新幹線と同時開業ということで進めてきましたが、この度のJR北海道の一連のトラブルの中で、会社の設立を遅らせざるを得ないことは理解します。しかし、8月ということであるので、そんなに余裕のある日程ではないと思います。
- 三セク鉄道会社での安全運行体制の確保に向けた方針を決定すると伺いましたが、方針内容とJR北海道のサポート体制の構築を書面で確約することが必要です。その内容をしっかり確認できれば、会社設立に向けて前向きに進んでいくのではないかと思います。
- 見切り発車は出来ないのです、安全の確保という観点からは、まず線路があり、線路の周りには信号機などの施設があり、そして陸橋、トンネル、擁壁、擁壁になっていない土砂、列車本体があります。これらの安全性を確認できて、初めて会社の設立となると思います。そういった意味ではスケジュールが少し短いという気がしますが、最大限努力して、外部有識者等も含めた安全性の確保に当たって頂くことをお願いします。

【函館市長】

- 大森町長から話がありましたが、ＪＲ北海道が自社で精一杯の状況であり、第三セクター鉄道会社の設立までに、我々が引き継ぐ財産、鉄道や車両の問題の整理が済むかどうか分かりません。
- いずれにせよ財産を引き継ぐ段階では、万全の整備をしていただいた上、ＪＲ北海道からそのまま引き継ぐのではなくて、外部有識者に検証していただき、修繕が必要であれば実施してもらうことが必要だと思います。それが、第三セクター鉄道の安全運行に繋がります。

【北海道交通企画監】

- 他にご発言あれば伺います。

【木古内町長】

- 外部有識者はどのような方々を想定しているのでしょうか。現在、全国各地に三セク鉄道会社を運営している事業者、ＪＲ北海道を除くＪＲ各社、更には、当町は国鉄の町でしたので、国鉄時代に保線で活躍し、どこが大変な箇所か熟知している方が住民にいます。学者等の有識者だけではなく、是非幅広く経験者も含めて、協議会を設立して頂きたいと思います。

【函館市長】

- 事務担当や学者だけでは検証が出来ませんので、技術に長けた人に入っていたかないと分からないいでしょうから、当然のことだと思います。

【木古内町長】

- そして全ての路線を歩いて実施すべきだと思います。

【北海道交通企画監】

- 他に発言はありませんか。では、準備会社の設立を当初の５月から８月に３ヶ月程度遅らせることについて、基本的に了解をしていただきました。
- その上で、３月までに作成する「安全運行体制に関する方針（仮称）」に関連して、ＪＲ北海道のサポート体制について書面でしっかりと合意する。本来であれば、準備会社の設立までの間に、全て点検を終えて補修を行ってもらえれば一番良いですが、時間的にも厳しいため、まずは書面でＪＲ北海道がしっかりとやると確約するよう最大限努力します。後ほど説明しますが、そういったことも含め、再度ＪＲ北海道に要請することを提案したいと考えています。
- 今後のスケジュールについては、国による特別保安監査の結果やＪＲ北海道における対応状況などを見極めるため、先程ご説明した「見直し案」のとおりとすることとします。
- 次に、議題の（２）「ＪＲ北海道からの支援の考え方について」事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

（資料２により説明）

【北海道交通企画監】

- 以上、ご説明した内容について、ご質問・ご意見等があれば、ご発言をお願いします。

- なお、説明の際に申し上げましたが、今回のＪＲ北海道の考え方や安全対策の取組など要請以降の状況変化を踏まえ、再度、ＪＲ北海道に対して要請を行いたいと考えており、そのことに対するご意見等もお願いします。

【木古内町長】

- 要するに、ＪＲ北海道の資産が１６億円で調整しており、１６億円を我々が支払い、その分をＪＲ北海道から支援いただくということで良いですか？

【北海道交通企画監】

- そのとおりです。

【函館市長】

- 第三セクター鉄道開業時の要員について、将来的にプロパー化を行うと思いますが、開業時はプロパー社員とＪＲ北海道の出向者とが混在するのですか。その場合、プロパー職員の研修・教育期間は今のスケジュールで間に合うのですか。

【北海道交通政策局長】

- 開業時においては、現業部門はＪＲ北海道の出向者を充てることを考えています。開業後、三セク鉄道会社として年数をかけてプロパー化を図っていく予定です。また、後ほど説明しますが、要員数を可能な限り縮小していくことも含めて考えています。

【函館市長】

- 今のＪＲ北海道のトラブルの原因に人員を削減しすぎた問題もあると聞いています。そういう余裕があるのですか。

【北海道交通企画監】

- そこは危惧するところです。

【函館市長】

- しかも、技術に長けた人の層が薄いと言われていています。お金の問題より、そちらが心配です。

【北海道交通企画監】

- データの改ざんが大沼保線管理室・函館保線管理室の管内で多いので、その処分等が出てくると考えると、その管理室の要員が狭まってくると思います。

【函館市長】

- 刑事事件になりかねないと報道されているので、その人たちを採用することは厳しいでしょう。

【北海道交通企画監】

- 我々も危惧していますが、ＪＲ北海道の支援が無ければ進みませんので、そこはＪＲ北海道とし

かりと交渉していきます。

- 次は再要請についてですが、JR北海道の問題等の対応が後手後手に回っている感があります。我々協議会も8月に要請を行いました。再度、日程調整を行い、今月ないし2月上旬に再要請に伺いたいと思いますが、問題ありませんか。

(一同「なし」)

【北海道交通企画監】

- 再要請については、事務的に日程調整を行い、要請の文案等も道で取りまとめの上、意見をいただき、最終案を固めて、再要請を行いたいと思いますので、よろしくお願いします。
- 次に、議題の(3)「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)について」事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

(資料3-1, 3-2, 3-3により説明)

【北海道交通企画監】

- ご説明した内容について、ご質問、ご意見等あればご発言ください。

【木古内町長】

- 出資時の構成メンバーの中に民間という欄がありますが、この会社については、既にある程度メドが立っているのか、またこの中にJR北海道が入っているのかを、お聞かせください。

【北海道交通政策局長】

- 民間出資については、現在出資要請先の名簿作成をしており、経営計画の策定以降、経営計画を持って、出資の要請に伺いたいと考えています。民間出資は先ほどご説明致しましたとおり、初年度ではなくて2年度目の増資の際に行います。また、お尋ねのJR北海道については、出資要請先に含めておりません。

【木古内町長】

- これまでは、30年でおおよそ52億の負担で、そのうち当町は4.4%という比率で住民の理解を得られました。しかし今回の新たな経営計画では、10年間で実質32億から37億のマイナス、これに支援額あるいは交付税を加えて、何とか10年間で25億であります。JR北海道からの支援は、11年目以降は入らないということでしょうか。そうすると、30年間の負担はいくらになるのでしょうか。

【北海道交通政策局長】

- JR北海道からの支援については、基本的に開業後10年ということ考えています。
- 11年目以降については、沿線人口の減少を踏まえて、一定程度運行本数を削減するという考え方で30年収支の試算を行っています。その結果、概ね60億から70億くらいの収支不足額が生

じると考えています。

【木古内町長】

- 人口減に合わせて減便するというのは、大変夢のない話です。三セク鉄道会社を経営するには、今は30年で52億のマイナスですが、将来はそれを少しでも減らして、夢の持てる鉄道会社を作っていくことが必要ではないかと思えます。減便してマイナスを抑えるという考え方で鉄道を経営するのは、非常に悲しく感じます。

【北海道交通政策局長】

- 我々も利用促進の取り組みは大変重要だと考えています。経営計画の第7章には利用促進に関する事項として、マイルール意識の醸成、地域のイベントとのタイアップ、新幹線とのタイアップ等を挙げており、地域住民の方々の利用促進、あるいは観光で来られる方の利用促進を三セク鉄道会社として進めたいと考えています。
- ただし、こうした取り組み自体を収支上プラスの要素としてカウントするところまでは、現在見込んでいません。

【木古内町長】

- 負担を減らすために、引き続き起こる人口減少に並行して本数を減らしていくとなると、本当に鉄道を残す意味があるのかという議論になるような気がして、悲しいです。増収に向けて将来こうするんだという話が、設立前から議論されてもいいのではないかと思います。会社設立後にそういう気概のある人がスタッフになって、増収を図っていくことを期待した方がいいのかもしれない。

【北海道交通企画監】

- 九州の三セクのように元気な鉄道として長く残ってもらうことが一番いいと思います。ただ、人口減少・少子高齢化で通学生が減っていく状況で、今からバラ色の姿を描くのも現実的ではないと思います。
- JR北海道からの支援は11年目からなくなりますので、存続させるために、列車本数を少し減らす前提で、これくらいの公共負担になるという、現実的な想定だと思っています。町長が言うように、もっと観光客にも来てもらって活性化することを、私も期待しています。

【木古内町長】

- 鉄道方式に決めるに当たって、当町はギリギリの予算の中で決断しました。しかし、動いてみたらお金はかかるし本数は減る、これからどういう形で住民に理解を求めていくのか、非常に難しくなってきたと実感しました。

【北斗市副市長】

- 資産の譲渡額見合い分を支援していただく形になるので、その資産の評価を厳密に行う必要があると思います。
- また、その資産を引き継いだ後に色々な問題が見つかった場合、三セク鉄道会社の負担になる

と思いますが、将来的にそういうマイナス要素が発生しないような形で、適正な資産の評価をしていただきたいと思います。

【木古内町長】

- ここには具体的な数字は載っていませんが、当初計画していた運転士の人数から大幅に増えている理由を教えてください。

【北海道交通政策局長】

- 先ほどご説明した要員計画のところになりますが、資料 3-3 の 8 ページにある「要員の配置計画」に、開業時の 70 名程度の部門ごとの内訳を書いています。その中の運輸部門の運輸課のところに 40 人程度と書いていますが、運転士はこれに含まれています。2 年前の試算の時には、55 名のうち 12 名程度を運転士と想定していましたが、今回の試算では 18~19 名くらいと考えています。
- この違いについては、前回の試算では、ダイヤ等を想定している訳ではなく、営業キロ数や運行本数をベースに、先行事例の第三セクター鉄道等の状況をベースに机上で算定しています。今回は、江差線の現行ダイヤに J R 北海道の勤務規則等を照らし合わせて、実際に運転士の方を貼り付けた結果、必要となる要員数が 18~19 名となりました。開業時は J R 北海道から出向社員を受け入れることを考えていますので、J R 北海道の勤務体系に合わせる必要があるということで見込んだ数字です。
- 開業後は、プロパー化を進めながら、三セク鉄道会社としての勤務体系のあり方を見直しつつ、効率的な形で運用ができる体制を整えていきたいと考えています。

【北海道交通企画監】

- 本日は円滑な議事運営にご協力を頂きまして、ありがとうございました。今日は会社設立スケジュール等の見直しについて、了解を頂きました。また J R 北海道との交渉について、さらに詰めの協議を行うこと、それと今月または来月にも J R 北海道に対して再要請することについて、了解を得たと考えています。今後とも道と 2 市 1 町が連携して、J R 北海道や国土交通省に対応することが必要になってくると思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。これをもって本日の会議を終わります。ありがとうございました。

(以上)