

## 第6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5月15日11:00～11:45  
場所：道庁別館 9階 第3研修室

### 【北海道交通企画監】

本日は、大変お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。  
ただ今から、「第6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」を開催いたします。

開会に当たりまして、荒川副知事からご挨拶を申し上げます。

### 【北海道副知事】

どうもいつもお世話になっております。おかげさまで、皆様方のご協力によりまして、第6回目の協議会を開催することが出来ました。

ご案内のとおり北海道新幹線開業まで1年10ヶ月あまりとなり、2年、2年と言っていたのが2年をきりまして、まさにカウントダウンと言う状況かなと思っております。いよいよ、それぞれの地域ですとか分野において、開業に向けた機運が高まっているのかなと思っておりますけれども、道といたしましても、今後とも新幹線の開業効果が道南地域はもとより、全道に波及をして、活性化に向けた大きな弾みとなりますように鋭意取り組んで参りたいと思っておりますので、今後ともご協力をお願いします。

並行在来線におきましては、一連のJR北海道によるトラブルによりまして、色々な影響もあったわけでございますけれども、法律に基づく事業改善命令がありまして、それに基づいて、様々な改善措置がJR北海道において取組が進められているという状況かと存じております。

こういう状況の中で、三セク鉄道といたしましてもこうした安全運行体制を構築するという事は、大変重要であると考えまして、その基本的な考え方を先般「安全運行体制の確保に向けた方針（案）」として取りまとめさせていただきました。さらに、JR北海道との間で「安全運行体制の構築」でありますとか、「並行在来線に対する協力」について基本合意ということで締結をさせていただいたところです。

本日の協議会においては、この基本合意などを踏まえまして、修正を加えた経営計画（案）というものをお示しさせていただきまして、8月に設立を予定しております三セク会社の概要でありますとか、あるいは今後のスケジュールについて、ご説明させていただきたいと思っております。

本日、ご提案をさせていただく内容については、道議会をはじめと致しまして、それぞれ市・町における6月の議会において、十分ご議論をいただいた上で、7月の協議会で経営計画を策定し、8月に準備会社を設立したいと考えており、これまで以上に皆様方にご協力していただきながら、こうしたスケジュールのもと、北海道新幹線との同時開業。それに向けまして取組を着実に進めて参りたいと考えているので、今後ともよろしくお願い致します。

#### 【北海道交通企画監】

それでは、次第に沿いまして進行してまいりますので、よろしくお願い致します。

まず、議題の（１）「ＪＲ北海道との安全運行体制の構築及び協力内容に関する基本合意」につきまして事務局から説明をします。

#### 【北海道交通政策局長】

事務局を担当しております交通政策局長の三戸部です。よろしくお願い致します。座って説明をさせていただきます。

それでは、４月３０日付けでＪＲ北海道と締結した基本合意の内容についてご説明申し上げます。資料１をご覧いただきたいと思います。

資料１の１番の目的欄にありますとおり、今回の基本合意はこれまでＪＲ北海道と協議してきた事項について文書で確認を行ったものでありまして、３の基本合意の構成にありますとおり、「①安全運行体制の構築」また「②並行在来線に対する協力内容」の二本の合意書を交わしたところです。

なお、これまで先行している他県におきましては、協定内容においてはこうした合意を取り交わしておりますが、今般、ＪＲ北海道の方で様々なトラブル等が発生したことを受けまして「安全運行体制の構築」と言うところは、あえて別立てで今回合意を結ばせていただいたところでございます。

それでは、合意の内容について、ご説明させていただきます。まず、①の安全運行体制の構築という合意についてであります。①の中の１「安全運行体制の構築」といたしまして、ＪＲ北海道が事業改善命令等に基づき、経営分離までに鉄道施設の管理や社員の安全教育といった輸送の安全に係る必要な措置を実施していただくことを確約したものであります。

また、２の「譲渡資産の保全」につきましては、譲渡予定の鉄道施設につきまして、経営分離までに必要な検査と修繕を確実に実施していただくとともに、平成２４年に２度にわたりまして発生しました木古内町内でのＪＲ貨物列車の脱線事故につきまして、今後示されます（国の）運輸安全委員会の調査結果に基づき、ＪＲの責任において必要な対策を実施していただくということを定めております。

また、３の「その他」のところでは、定めのない事項や疑義が生じた事項につきまして、その都度、道、ＪＲ、三セク鉄道会社の間で協議することを定めたものであります。

続きまして、②の並行在来線に対する協力内容に関する基本合意についてであります。項目が全部で１４項目にわたりますが、まず、項目１、２につきましては、「鉄道資産」についての合意であります。事業運営に必要な資産の譲渡額は１６億円程度とすること。また、三セク鉄道会社が不用と考える資産につきましては、ＪＲ北海道の負担で撤去することを定めたものであります。

また、３の「施設等の改修・整備」につきましては、本来、三セク鉄道会社の負担で実施するべきシステムの整備などにつきまして、ＪＲの負担であらかじめ経営分離前に実施していただくことを定めたものであります。４の

「JRから三セク鉄道会社への出向社員の人件費負担」につきましては、出向社員の人件費の一部を開業後10年間に限り、JR北海道が負担することを定めております。5の「JRの負担総額」につきましては、ただ今ご説明いたしました3と4を合わせまして鉄道資産の譲渡額、先程1でご説明いたしました譲渡額16億円程度のJR負担をいただくということで合意したものであります。

次に6から9までは、三セク鉄道会社の人材育成、災害時の対応、あるいは協力関係、こうしたことについて相互に協力していくことを定めております。

10から13までは、旅客運行などに関する協力といたしまして、JR北海道から三セク鉄道会社への業務の円滑な移行のため、開業当初は運行管理業務の一部をJR北海道へ委託すること。あるいは、利用者の利便性を確保するため、函館・五稜郭間への三セク鉄道会社車両の乗り入れや、乗り継ぎ割引の導入につきまして、JR北海道にご協力いただくことを合意したところであります。さらに、五稜郭駅や函館運輸所といたしました共同使用する施設について、その施設使用料を抑制できるよう効率的な運営方法を検討するというところとしていくところといたしております。

最後に14の「その他」というところで、定めのない事項や疑義が生じた事項につきまして、その都度、道、JR、三セク鉄道会社間で協議することを定めておまして、必要に応じて別途書面により確認をして参りたいということをお考えしております。

今回の合意は、これまでの協議内容を確認し、これから締結するより詳細な協定や覚書的前提となる「基本合意」という位置づけであります。

今後、JRとの協議を加速化し、細部を詰めて行きたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

#### 【北海道交通企画監】

ただいま、説明をさせていただきましたJR北海道との基本合意につきましては、寝台列車の継続運行以外は、これまで協議会として要請して参りました項目が盛り込まれたところでございますけれども、本件に関しまして、皆様からのご質問などはございますか。

#### 【函館市長】

私からは特にありません。

#### 【北斗市長】

ありません。

#### 【木古内町長】

これまで、協議してきた内容が盛り込まれておりますので、よろしくお願いたします。

#### 【北海道交通企画監】

それでは、次に、議題の(2)「北海道道南地域(五稜郭・木古内間)並行在来線経営計画(案)」につきまして、事務局からご説明をいたします。

#### 【北海道交通政策局長】

経営計画(案)についてご説明申し上げます。まず、お手元にお配りしております資料ですが、経営計画につきまして4種類をお配りしております。資料2-1として経営計画(案)の概要、それから、資料2-2として経営計画(案)の本体、また、資料2-3として経営計画(案)と経営計画(原案)、1月にお示した原案ですが、その対比で主な変更点を整理したものです。また、その参考資料として、資料2-3の参考として経営計画案と原案の全文比較をそれぞれ配布しておりますが、今日は資料2-3の経営計画(原案)との対比の主な変更点、この資料で経営計画(案)の(原案)から変更になったところを主に説明させていただきたいと思っております。

それでは、資料2-3をご覧いただきたいと思っております。前回1月16日に開催いたしました協議会で経営計画(原案)をお示しいたしましたが、そこから今回、経営計画(案)に取りまとめる際に変更となりました主な点は表紙に書いてあります4点となります。一つ目が、JR北海道との基本合意に基づく変更。二つ目が、安全運行体制の確保に向けた方針(案)に基づく変更。三つ目が、会社設立時期の変更等に伴う開業準備費の精査。四つ目として、JR北海道等との協議や基本合意に基づく収支の精査という主に4項目について修正を加えております。

それでは1ページ目をお開き頂きたいと思っております。まず、「JR北海道との基本合意に基づく変更」ということとなりますが、この中で行きますと(1)の鉄道資産の部分で記載しておりますとおり、譲渡額等について既に合意をいたしましたことから、これまで「~する方向で協議する」といった整理をしていた文章を、それぞれ合意に従いまして「~する」といった表現に変更したということです。

以下、それぞれ項目ごとに(原案)では「協議を進める」といった表現であったものを、それぞれ基本合意を受けてそれぞれの言い切る形に修正しております。

例えば、(2)の車両につきまして、譲り受けることを(原案)では「協議を進める」としておりましたが、「譲り受ける」といった形での表現の変更です。以下、指令システム、あるいは、車両基地、2ページ目に移りまして、運行管理体制についてそれぞれ合意成果を踏まえた形での整理をしているところです。

更に、2ページ目の中段の下に、営業計画の下に乗継割引制度の記載がありますが、これにつきましては、それぞれ原案の段階では、導入することとし、まだJR北海道との協議を行っている最中ということでありましたが、基本合意が整いましたので、今回の経営計画(案)におきましては、乗継割引制度について、乗継割引を導入するということで、アの普通乗車券、それ

と3ページ目にイの定期券及び回数券であります。それぞれ普通乗車券、定期券、回数券に分けて、基本合意に基づいて整理しております。アの普通乗車券につきましては、平均して50円の乗継割引を適用するというので、整理をしております。3ページ目になりますが、3ページ目上段の定期券及び回数券については、三セク鉄道、JR北海道ともに乗継割引を行うということで、今後具体的にどのような額に設定するかというところを詰めていくこととなりますけれども、最終的に乗継割引を導入することによって、現行運賃から函館まで乗り入れた場合の運賃増加する部分が平準化するような形で、利用する駅によって大きな差異が生じないように整備を進めていくというところで、今回経営計画（案）の中では整理をさせていただいております。

それと、その下の第9章にあります安全管理体制に関する事項につきまして（3）として大規模な事故・災害等の備え、この項目については、新たに項目を起こして追加したところです。

以上が、JR北海道との基本合意に基づいて変更を行った部分です。

続きまして、3ページの下段になりますが、2つ目の変更点であります「安全運行体制の確保に向けた方針（案）」に基づいて変更を加えた部分。ここは一箇所になります。同じく9章の「安全管理体制に関する事項」の（2）というところになりますけれども、「鉄道施設等の適切な維持管理などについて、この方針に基づいて、有識者等の第三者の助言を受けるなど、客観性を確保しながら取り組む」と明記したところです。

三セクの安全運行体制に関する方針に基づいて、安全対策を進めるために、そういった第三者の助言を求めていくというところを、経営計画（案）の中でも明記をしたところです。

続きまして、4ページ目をご覧ください。変更点の3つ目ではありますが、「会社設立時期の変更等に伴う開業準備費の精査」というところで、ここは主に出資金に関わる出資金額の変更ということになります。

会社設立時期を当初5月想定していたものを、8月に延期したことに伴いまして、その間、必要となる人件費に減少が生じています。その一方で、安全確認に要する経費などで上乗せをしている部分があります。今回、安全に関する経費として上乗せを行った部分は社内の安全体制の構築を推進するための安全を担当する社員を当初より早期に配置するというところ。それともう一つ、有識者からなる安全管理アドバイザー会議の開催経費ですとか、安全性評価に関するコンサルタント業務、こういった経費の上乗せをしているところでもあります。その結果として原案の段階では、出資金総額5.8億円程度としておりましたが、それが約1千万円減りまして、5.7億円程度となっているところでもあります。それぞれ、出資比率等に応じまして、出資額が定まってきているところでもありますので、ご参考にして頂きたいと思っております。

最後、5ページ目をお開き頂きたいと思っております。変更点の4つ目の「JR北海道等との協議や基本合意に基づく収支の精査」というところです。

今ほど、ご説明いたしました開業準備費の精査による変更のほか、原案

の段階では幅を持たせていた経費につきまして、現段階で想定しうるもので精査を行ったところです。まず、運行経費におきましては、153～157億円程度と幅を持たせておりましたが、その幅を持たせていた経費としては車両検査等に係る費用、あるいは、車両の燃料費である動力費、そういったものについて幅を持たせて検討しておりましたが、これまでの間、JRとの協議をさらに進め、再精査をした結果、運行経費としては今回157億円程度ということでお示ししています。

また、収入の面では、貨物列車の運行本数に幅を持たせておきまして、収入のところでは147億～148億という幅を持たせた形で原案をお示ししておりましたが、今回、3月におけます貨物列車のダイヤあるいは最新の統計資料に基づきまして、JR貨物の運行本数に大きな変動がなかったということをもとに、現段階における運行本数を基に精査を致しまして、収入金額につきましては148億円という額を示させていただいております。その結果と致しまして、この表の一番下の欄になりますが、道、沿線市町の実質負担額は、原案では20～25億円程度としておりましたが、今回の経営計画（案）の中では、23億円程度という数値をお示しさせていただいたところです。

以上、大きく4点にわたる変更点について、それぞれ変更の主な内容についてご説明申し上げました。私からは以上です。

経営計画（案）につきまして、今年1月に提示しました原案との対比、変更点などをご説明いたしました。この件に関しまして、何かご意見などはございますか。

#### 【木古内町長】

経営計画（案）作成に至るまでに、随分議論がございましたけれども、もっとも大事な安全対策の面で、私どもが希望しておりました三セク会社設立までに全路線の安全確認をするということが出来なかったわけですが、有識者等が早い段階で調査に入る。その中で対応していただけるということには、一定の評価が出来ると思います。

実は昨日、木古内から函館まで津軽海峡線の白鳥を利用して参りました。あそこはスーパー白鳥と白鳥が走っているのですが、車内においても騒音が非常にうるさい。それからメモを取ろうとして、ペンを取ろうとしたのですが、メモが取れないくらい揺れが大きい。これはわずか40分の乗車でございましたが、列車に問題があるケースと、線路に影響があるケースと二種類あるかと思いますが、どちらかという線路に原因があるのではないかと想像ができます。これまでも、JR北海道の路盤整備というのは十分に行われてなかったようにも感じますし、2年前の釜谷での脱線事故にもありますように、路盤整備がやや手薄になっていたのであろうと、そういったことが昨日感じました。是非、これからのJR北海道との対応の中で、全路線につきまして、路盤整備をしっかりと行ったうえで、当三セク会社が引き受けるといったことの協議を進めて頂きたいと思っております。

もう一点は、財政的な問題でございまして、当初の案から今回の案になっ

て、三セク会社が負担をする、いわゆる私どもの4つの自治体が負担する費用が大きくなっているわけでありましたが、これ以上増えるマイナスの部分というのは、それぞれの自治体においても負担が非常に大きな気がするのです。今後につきましては、単なるJR貨物からの収入、更には、沿線自治体からの乗降、これだけに頼らず、他の地域からのお客様に乗っていただくと、こういった部分にも最大限力を入れて増収策を図る進み方を我々がしていただければならないと思っております。

#### 【北海道交通政策局長】

まず、鉄道施設の安全面についてでありますけれども、今、町長からのお話もありましたが、まず来週になります、22日には最初の現地調査ということで、有識者の方を交えて、現地に入りまして、今お話ししました線路、路盤、あるいは土木構造物でありますトンネル、鉄橋等も含めまして、一回調査に入るということを予定しております。その調査結果を受けまして、追加して実施していくことを検討しているところです。

それと、先程お話ししました安全の方針を作った中で8月に会社を設立いたしました以降はアドバイザー会議という形で、有識者の方々の助言を受ける会議を設置いたしますので、そういった会議の活用、あるいはそのコンサルタントの活用等を通じまして、そういった必要な鉄道施設の整備をJRに求めていきたいと考えております。それを受けまして、今般、JRと結びました基本合意におきましても、安全に関する基本合意の2番に譲渡資産の保全という中で、JR北海道において必要な検査あるいは修繕を経営分離前に実施をしていただき、補修の履歴、検査結果、修繕計画を示していただくということを定めておりまして、更にその内容について疑義がある場合は、その都度協議をしていくということになっておりますので、必要な措置は我々としても求めていきます。

それと増収策というご意見も頂きました。経営計画（案）の中でも利用促進策を取っていくというところを、地域の資源を活かした、あるいは新幹線をタイアップした利用促進というところも、経営計画（案）の中でも記載しているところでありますが、そういったところも、今後、更に力を入れていかなければならないと考えておりますので、今後この協議会の中でもご議論頂きたいと考えております。以上です。

#### 【木古内町長】

ありがとうございます。

#### 【北斗市長】

基本的な内容については了解しました。乗継割引の関係でありますけれども、我々は出来ることであれば、JRが今まで取っていた料金体系と同じくして頂きたいというのが我々の基本なのですが、なかなかJR側の事情もあるということで、普通乗車券については三セク鉄道会社のみ50円の割引で、残念ながらJRさんの協力は得られないと。ある程度は止むを得な

いとは思っているのですが、初乗り制度的なものがあると、距離の近い人の方が不利になると、これはまた仕方がないことですが、回数券ではそういう配慮をしていただき、平準化をするということが、今回この経営計画（案）に新たに記載いただきまして、これは評価したいなと思っているのですが、やはり定期券についてはそこまで詳しく書いていないため、定期券についても平準化を図るように、一定のルールを持ってぜひとも平準化をお願いしたい。やはり、近いところだとバスの方が安くなるという状況があって、やはり（乗客が）逃げてしまうと、バスの方に逸走してしまうという危険性があるわけですね。そうすると今、大森町長さんが言ったように、三セク鉄道の経営そのものの増収策にも、減収になることもありうるということで、このことについては是非ともお考え頂きたいと、これは要望と言いますか意見です。

#### 【木古内町長】

確かに、今、木古内から五稜郭・函館まで同じ料金なのです。810円。それが、金額が大きくなる。更に、函館まで延びると初乗り運賃から50円引きになるのですよね。これでも結構痛手ですよね。五稜郭で降りる方よりも函館まで行く方が多いですから。ですから、50円引きよりももっと割引して欲しいなという希望がありますよね。

#### 【北海道交通企画監】

宜しいですか。それでは、三番目の議題になりますが、「北海道道南地域並行在来線準備株式会社の設立時の体制及び出資金」について事務局から説明をします。

#### 【北海道交通政策局長】

それでは、8月に設立を予定しております三セク鉄道会社の設立時の体制及び出資金につきまして資料3に基づきまして、ご説明をさせていただきます。

まず、1の設立時の体制についてであります。1の役員構成につきましては、事務局案と致しまして、会社の出資比率などに応じて、取締役については、道から2名、北斗市、木古内町からそれぞれ1名ずつ、監査役として、函館市から1名、トータル5名の役員体制としたいと考えております。

また、2の要員数につきましては、今ご説明した役員のほか、設立当初は、JRからの出向者11名、道、北斗市、函館市といった行政から4名、合わせて15名の常勤社員を想定しているところであります。なお、設立時の組織・要員数につきましては、裏面に組織図を記載しておりますので、参考に後ほどご確認いただきたいと思います。

次に、設立時の出資金についてであります。設立時の出資金につきましては設立時点から来年6月の増資時までに必要な開業準備経費を見込んでいくところですので。



開業準備経費としては、一番下の括弧の中に記載しておりますが、人件費として1億3300万円程度、鉄道事業許可申請や開業準備に向けた事務費・一般管理費として約8100万円程度、その他予備費として1200万円、トータル2億2600万円を想定しております、この2億2600万円につきまして、それぞれの出資割合に応じた出資金額、この金額を持ちまして会社を設立して参りたいと考えているところでございますので、よろしくお願いたします。

なお、来年の増資時につきましては、それぞれ役員体制、出資額につきましてご検討頂きたいので、改めてご提示したいと思っておりますので、まず設立時の体制、出資金につきましてはこのような形で考えているところであります。以上です。

**【北海道交通企画監】**

ただいまの説明にもございましたが、会社設立に向けましては、沿線の市・町の皆様とは、これまで以上に連携を深めながら取り組んで参りたいと考えておりますので、よろしくお願致します。本件に関しまして何かご意見などはございますか。

**【一同】**

宜しいです。

**【北海道交通企画監】**

それでは、最後の議題となりますが今後のスケジュールについて、説明させていただきます。

**【北海道交通政策局長】**

それでは、今後のスケジュールにつきまして、資料4に基づきましてご説明させていただきます。

本日の協議会で経営計画（案）をお示しさせていただきましたが、6月には、道議会をはじめ、沿線各市・町の議会において、出資金の予算案とともにこの経営計画（案）についてご議論をいただきたいと考えております。その上で、7月に協議会を開催し、経営計画、それと安全運行体制の確保の方針を決定して参りたいと考えております。

併せて、7月の協議会終了後には引き続き、準備会社の発起人会を開催いたしまして、定款ですとか出資金、各種規則についてご審議をいただき、その後、出資金の振込を確認した上で、7月下旬に設立時の取締役会を開催し、8月1日の会社設立に向け、確認を行うこととしております。

会社設立後につきましては、取締役会につきまして、会社法の規定に基づき、3か月に1回以上の開催が必要となりますため、現在のところは、10月、12月、3月にそれぞれ取締役会の開催を予定しているところであります。また、それ以外にも、会社設立後、社名の公募を予定しております。その社名の公募の結果を受けまして社名変更のための臨時株主総会を12月に

予定しているところであります。

その他のスケジュールといたしましては、来年3月には道、沿線市・町において、次年度の出資金予算案などを議会でご審議いただくほか、三セク鉄道会社では、同時期に鉄道事業許可の申請を予定しているところであります。

以上、当面のスケジュールであります。平成28年3月の開業に向けて、取り組んで参りたいと考えておりますので、よろしく願いをいたします。

【北海道交通企画監】

本件に関して、何かご質問、ご意見などはございますか。

【一同】

ありません。

【北海道交通企画監】

予定の議事は以上でございますけれども、全体を通しまして何かご意見等があれば、お願いいたします。

【木古内町長】

鉄道会社の名前と愛称というのは考えますかね。会社の名前というのは固い名前になりますよね。皆から呼ばれるときには呼ばれやすい名前などを考えますかね。

【北海道交通政策局長】

これから様々な検討をしていきますが、会社名は公募して参りたいと考えています。例えば路線の愛称を「〇〇ライン」といった名前の付いた路線にすると色々アイデアがあるかと思しますので、皆様の意見をお伺いしながら進めて生きたいと思っております。

【木古内町長】

いずれにせよ名前というのは大事で、多くの方に親しまれるといったことから愛称があった方がいいのではないかと思います。色々これから意見を出し合って、いい方向に向かえばいいと思います。

【北海道交通企画監】

他に何かございますか。なければ、最後に副知事から一言ご挨拶を申し上げます。

【北海道副知事】

今日は、本当にお忙しい中、札幌までお越しいただきましてありがとうございます。今日で、だいたい設立に向けた様々な基本的事項についてご理解いただいたわけですので、今後それぞれ市議会、町議会もありますし、私ども道議会もでございます。それも踏まえて、何とかスケジュールに沿って

今後ともどうぞご協力をよろしくお願い致します。今日はどうもありがとうございました。

【一同】

ありがとうございました。

【北海道交通企画監】

以上をもって本日の協議会を終了したいと思います。ありがとうございました。