

○委員長（島 昌之）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

1 調査事件

(1) 新幹線の函館駅乗り入れ検討に係る進捗状況について

○委員長（島 昌之）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件について、9月9日付で企画部から資料が配付されている。その内容について説明を受けるため、企画部の出席を求めたいと思うが、よろしいか。（異議なし）
- ・ 理事者の入室を求めらる。

（企画部 入室）

○委員長（島 昌之）

- ・ 資料についての説明をお願いします。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 私の方から9月9日付で配付した新幹線の函館駅乗り入れ検討に係る進捗状況について説明させていただきます。
- ・ 本件に関わっては、本年3月、調査報告書を公表して以降、委員会にもその内容を御説明させていただき、またJR北海道をはじめとした関係者の皆様にも御説明をしてきたところである。
- ・ 同時に、皆様からいただいた御意見なども踏まえ、市として調査結果の分析などを進めてきたところであり、こうした検討の進捗について御報告させていただくものであるので、よろしく願います。
- ・ 資料説明：新幹線の函館駅乗り入れ検討に係る進捗状況について（令和6年9月9日付 企画部調製）
- ・ 来月10月6日に開催を予定している市民フォーラムでは、市の調査結果の概要のほか、今回お示しした内容など市の検討の進捗について、市長から報告することを考えているので、御承知おきいただきたい。

○委員長（島 昌之）

- ・ お聞きのとおりである。
- ・ ただいまの説明について、各委員から何か発言あるか。

○佐藤 留義委員

- ・ 最終的には、今説明があったようにフル規格ということで、最初説明を受けた際は6項目あり——ミニ新幹線だとか併合だとか、そういう場合は、線路をもう1本敷けばいいということだけだったが、最終的にこのように決めた理由を、もう少し詳しく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）

- ・ 昨年度実施した調査では、乗り入れに関し、様々なケースを想定した上で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、運用面で可能なのかといったことや、各ケースの整備費で

あるとか経済波及効果といったものを客観的に明らかにすることが大きな目的であった。その上で、このたびの調査結果や関係者の説明の中でいただいた様々な御意見などを踏まえ、関係機関と今後協議することが重要と考えたところであり、加えて、検討の選択肢が複数あるため、これらそれぞれのケースのメリット・デメリットを比較検討し、主として実現を目指す乗り入れケースを絞り込んだ上で具体の検討を進めていくとしたものである。

○佐藤 留義委員

- ・ そうした場合には、車両費というのはどのくらいかかるのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 昨年度の調査では、車両費については参考までということで試算しており、各ケースの設定であるとか、フル・ミニの違いにより金額が異なるが、1両あたり5億円から5.34億円という調査結果となっている。その上で、昨年度の調査では、こうした運行本数だとか、一定の想定のもとで運行本数などを設定した上で調査を実施している。
- ・ 車両調達費がどの程度見込まれるかは、実際の運行本数など、具体的な運行手法と密接に関連するものであり、今後の検討の中で、JR北海道に実質的な費用負担を求めない中で、どのような運行手法、どのような車両等調達のあり方が考えられるのか。最善な手法を模索してまいりたいと考えており、車両が追加で必要となる場合には、他都市の事例であるとか、財源スキームなども含め、調査検討を行い、市の負担の考え方についても精査してまいりたいと考えている。

○佐藤 留義委員

- ・ 当初の予算で160億円くらいかかるということで進めた話だと思うが、国・道、後JRには負担をかけないということで決めたようだが、この意図はどういうことか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ JR北海道とはこれまで調査報告書の内容を基に、今後の進め方なども含め事務レベルの話し合いを行ってきており、こうした話し合いにおいて、JR北海道として車両調達費も含め、乗り入れにより追加で発生する費用を負担する考えはないことなどの考えが示されている。また、市としても、同社を取り巻く厳しい経営状況などを勘案した上で、今回市として絞り込んだ乗り入れケースを基に、今後同社と打ち合わせを進め、乗り入れに係る疑問点であるとか課題などを整理し、こうしたものに対応していく中で、双方にとってメリットのある最善な手法を導き出していくことが重要と考えたところである。

○佐藤 留義委員

- ・ 10月6日、市民説明会があると思うが、そのときに国や道からの補助、そういう説明などもどのくらいできるか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 市民フォーラムの中では、調査報告書の概要や、これまでの——今回お示しさせていただいた方向性なども含め、検討の進捗について御報告させていただく予定であるが、冒頭御説明させていただき、最終的な事業費などについては、今後の関係機関の打ち合わせを踏まえて精査・判断していくこととしているので、そうしたものを見極めた上で、市の財源負担の考え方とか、財源・補助金だとか、そういったものについて調査検討して進めたいと考えているので、10月6日の時点でお示し

するという事は考えていないところである。

○佐藤 留義委員

- ・ 10月6日に市民説明会があり、やはりこの問題というのは、函館市民一丸となってやらないとなかなか面倒だと思う。朝市だとか観光業界だとか、いろんな場面で新幹線を函館駅にと、もう少し盛り上がるのではないかと感じていたが、今のところそういう様子が見えないものだから、その方向に向かうように10月6日頑張っていたきたいと思う。

○福島 恭二委員

- ・ ようやくというか、私に言わせれば、この程度のことはもっともっと早く出しても良かったのではないと思うのだが。何点かちょっとお尋ねをしていきたいと思う。
- ・ まず、実現を目指すという具体的な乗り入れケースを、ケース2Fを基本として、今後検討して進めていくということであるが、なぜこのタイミングでケースの絞り込みを行ったのか、また、絞り込みを行った意図についてお聞きしたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 昨年度実施した調査では、乗り入れに関し様々なケースを想定した上で、新函館北斗駅から函館駅まで新幹線が乗り入れるということが技術面や運用面で可能なのかといったことや、各ケースそれぞれの整備費、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。その上で調査結果であるとか、関係者へ説明の中でいただいた様々な御意見などを踏まえ、今後関係機関と協議するということが重要と考えたところであり、加えて、検討の選択肢が複数あるため、それぞれのケースのメリット・デメリット、こうしたものを比較検討し、市として実現を目指し乗り入れケースを絞り込んだ上で今後の具体的な検討を進めていくというように考えたものである。

○福島 恭二委員

- ・ この程度の絞り込みというのは、調査結果が出て、もう3ヶ月・・・半年も経つ。私に言わせたら、あの時点でこの程度のことは絞れたはずだ。にもかかわらず、時間がかかりすぎではないかと思う。
- ・ 今、佐藤委員からもお話があったとおり、やはり市民一丸となって、函館市が事業主体となって取り組んでいかなければならない問題であるだけに、市と議会と経済界の皆さんが、心を一つにして、市民の総意として取り組まなければならない問題であるだけに、やはり、持続的にずっと切れ目なく、調整しながら実現に向かっていくという、こういう状況を作らなければなかなか難しい問題だと、私も佐藤委員も同感だと思う。ということ考えたものだから、簡単に言うと6月議会から今日まで、1回もこの問題について、報告もないし動きも何もない。だから、ある人に言わせると、あの話を止めたのかと、こういう話さえ出てきている始末である。だからやはりそういった点で、切れ目のない、高揚感を持続して実現に向かっていくことが極めて大事なことなのに、そういう空気感が途切れてしまっているという現在の状況である。
- ・ そこでこの問題について出てきたということであるが、時間がちょっとかかりすぎではないかと思うのだが。この説明では、技術的には整備は可能という結果であったので、さらに検討を深めていく意味でも、フル規格の新幹線、さらに、札幌・東京方面から乗り入れを目指すというのは、最も合理的なことだと思う。そういう点では乗り入れの効果も大いに期待をされるだろうと思う。ある意味では市として——何回も言うが——当然の選択ではないかというふうに思う。

- ・ 先ほどケース 2 Fとした理由の中で、座席数や分割・併合に要する時間に触れていたが、結果的に具体的、詳細な説明がなかったので、その辺を改めてお知らせしていただければありがたいと思うが、一口に言うと、この報告書の中では、財政的な考え方について一切触れていないと思うが、併せてそれも一つ教えていただければありがたいと思う。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 調査結果では、車両 1 編成あたりの座席数については、フル規格新幹線10両では定員710名のところ、ミニ新幹線10両では定員436名で、フル規格10両の約61%となっているほか、ケース 3 の分割・併合がある車両では、座席数が少ない先頭車両同士の連結が必要となるので、例えば、フル 7 両プラス、フル 3 両の10両の定員では620名で、フル規格10両の約87%。東京駅から函館駅に乗り入れるフル 3 両については、定員152名でフル規格10両に比べて約21%と、それぞれフル規格新幹線と比べ 1 編成あたりの輸送力に大きな差が生じているところである。
- ・ 分割・併合を行うケース 3 においては、分割・併合作業に時間を要するため、ケース 1、ケース 2 と比較し、新函館北斗駅における停車時間が 3 分程度長くなるとの調査結果となっているところだ。
- ・ 事業費に関わって、今回、市として絞り込んだ具体的な乗り入れケースを基にして、ランニングコストなどの経費がどの程度見込まれるのかも含め、最終的な事業費などについては、今後の関係機関との打ち合わせの状況を踏まえた上で精査をしたいと考えており、市の負担の考えについては、乗り入れにより第三セクターの収支見込みであるとか、他都市の事例、財源スキームなどについても、今後調査検討を行った上で整理してまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 先ほども言ったように、もっと早くこの程度の絞り込みはできたのではないかと思う。
- ・ こういうことを早く絞り込むということは、言い換えれば、財源の措置についても、この基本スキームが決まらないうち、調達のしようがない。これも言うまでもなく、皆さん十分御承知だと思うが、まず今回のこの絞り込みの中でも、肝腎な財源の問題について全く触れられていないという・・・ということはイコールこの基本スキームすら、今日ようやく公表したということであるから、簡単に言うと無理なことである。本当はそれもあわせてやるべきなのに、基本スキームはできたけれども、肝腎な財源の問題については、後回しになっているということだ。
- ・ 時間はかかったが、この基本スキームだけでも出たことは評価をしたいと思う。様々な関係機関との調整、特に J R との関係については、J R は表向きにはあまり話し合いをしたくないという心境であり、察するに余りあるもので、それでもよく J R と話をしていけたなと思うので、皆さんの努力を妥めたいと思うが、いずれにしても、J R はあまり表向きにこの話には乗りたくないというのが心情である。そこを踏まえて考えると、ここまで来たということについては、本当に評価をしたいと思う。
- ・ 残念ながら財源問題については何ら示されていないが、今後一つさらにその部分も含めて努力をしていただきたいということを申し上げておきたい。
- ・ 今回は J R 北海道との打ち合わせの方向についても示されたわけだが、この間、J R 北海道からは、建築限界や車両費や運行主体などの懸念が示されてきたが、それらを今後どのように整理して今後話し合いをどういうようなことで進めていこうとしているのか、その辺も併せてお知らせいただきたい。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ JR北海道とは、これまで調査報告書の内容を基に今後の進め方も含め、事務レベルでの話し合いを行ってきており、こうした話し合いを踏まえ、今回お示しした同社の営業区域は具体的には札幌方面からの乗り入れである函館—札幌間に関して打ち合わせを行うことや、乗り入れにより追加で発生する車両調達費などの実質的な費用負担を求めない方向で進めていくという基本的な考え方を基に今後の打ち合わせを進めていきたいと考えているが、その中では市として同社から——委員からもお話があったが——同社から示されている疑問点であるとか課題などを整理し、対応していく必要があるものと考えている。
- ・ 今後実現を目指す乗り入れケースを絞った形で、具体的な打ち合わせを進めていくこととなるが、その中では、国などの関係機関との話し合いが必要なものも想定されるので、まずはJR北海道との打ち合わせの中で、しっかりとお話を伺い、一つ一つの課題などに対して対応してまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 今言われたように、この問題はこういう方針を決めた中で、さらに今JR北海道の区間に限って議論してきたということからすれば、今度は本州方面—青森の区間、これについてはJR東日本と話をしなければならないという問題にもなってくるんだと思う。
- ・ 本来であれば、JRとして、JR北海道とともに話し合いをすればいいのだろうが、現時点では、JR北海道としては北海道の区間のみに限って話をするという前提で話をしたいとの報告である。したがって、今度はJRの東日本と話し合いをしていかなければならないという問題も改めて出てきたと思う。
- ・ JR北海道の社長の記者会見では新たな負担を行うことができないというコメントがあったが、今回の——今の報告では、実質的な費用負担を求めないということで、進めていくということだ。
- ・ この地域にとってもそして当然JR北海道にとっても乗り入れが有効だと。人が増える。収入も増える。地域も潤うと。こういうすごい思いで話し合いをしていかなければならない。
- ・ この問題は、JR北海道にとっても絶対損のない話だと思う。これから工事をするにしてもJR北海道にお願いしなければ、やれるところはないわけだから。だからJRさんをお願いするしかない。JRさんでも工事請負として受けるわけだから、今度は。
- ・ 同時に、JRさんの財産を活用して、現駅に乗り入れるわけだから、JR北海道とは無関係ではないわけである。大いに関係の深い間柄になってくる。同時にそのことが、JRさんも潤う、函館市も潤うと。こういうことであるからJRさんに、現時点では車両費の負担はさせないということは、これは極めてよかった話だと思う、お互い。
- ・ ただ将来は——また後で話すが、これからの問題、札幌開業にあたっては、ライナーの問題、経営分離の問題。この問題もあるし、同時にライナーも走る、新幹線も走る。お隣ではいさりび鉄道も走っていると。この関係をどう整理するかという問題も大きくまたがってくるわけである。これによって北斗市、七飯町さんも無関心ではいれなくなる。したがって、この段階でも函館市は、きわめて大きな財政負担が待ち受けていると言わなければならないと思う。
- ・ 現駅に乗り入れして、全てがかかる経費をそこで賄えるという展望でもあれば一番良いが、これも

また、やってみないとわからないという不確定要素が多いわけだから、これからどう統率して、どう財政的な負担をしていくかということが極めて大事な問題だと思う。

- ・ いずれにしても、この問題についてはもう走って実現をさせるということであるから。札幌開業に関係なく、札幌開業の後では意味がないが。札幌開業が延びる現状のなかであるが、何も延びることに固執することはない。できる限り早急を実現していくことこそ大事じゃないかなと思う。
- ・ そういうことも踏まえて、これからできるだけスピード感を持って取り組んでいただくように、特に強く要望しておきたいと思う。
- ・ 次にこの乗り入れを実現するには何より国との協議が重要であるかと思う。現時点では整備新幹線という位置づけではないということから、これは鉄道機構でもないし、JRでももちろんない。であるから、国交省とのやりとりになるようだ。それだけに今後の国とのやりとりは極めて大変な課題だなと思う。
- ・ 聞くところによると、財源的な措置についても国はそういう起債の様な貸すメニューすらないという現状である。そうすれば、財源の調達は、民間の主要銀行から——金融機関から借入れをするという事にならざるを得ないかもしれない。そういうことなどいろいろと考えると、これからの進め方についても大変だと思うが、まず国との協議についてどのように進めていくのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ これまで北海道運輸局に対しては、調査報告書の内容はもとより、市の検討状況などについて、都度伺い、説明などを行っているところであり、今後市の検討の進捗などを踏まえた上で、国などの関係機関とも、具体的話し合いをしていく必要があるものと認識しており、まずはJR北海道との営業区域内での打ち合わせを進めつつ、その進捗であるとか内容の熟度、こうしたことなどを見極めた上で、しかるべきタイミングでこうした話し合いも行ってまいりたいと考えている。

○福島 恭二委員

- ・ 大変な課題だが、函館市として心を一つに、全力を挙げて取り組まなければならないと思っている。
- ・ 今も行っていると思うが、関係機関との話し合いについては交渉事であり、相手のある話なので、詳細については当然話せない内容もあると思うが、今後の打ち合わせに支障のない範囲で説明ということだと思う。しかし、先ほど言ったように、情報があまりにもない状況が続いている。こういうことは一つしっかりと受けとめて、そのようなことのないようにしていただきたい。
- ・ この件については、市民も含めて、非常に関心の高いものであることは申し上げるまでもないわけであり、この打ち合わせを重ねていく中で、ある程度高まった段階では、議会にも情報共有していただくということを再三申し上げてきた。ただ、だからといって、今回の市長の説明はいかがかと思う。私は極めて不本意であって、あの程度の話をするのに我々を足止めして挨拶程度で終わっている。
- ・ 私は何回も議会でも言ってきたが、市民フォーラムの説明会を行う前に、議会にも報告をして、議会の理解も得て開催してくださいとお願いしてきた。だからと言ってやらざるを得ないからやったんだという、私に言わせるとアリバイ作りのためにやったとしか思えない。もう少し真面目にやってほしいと思う。この程度の報告するために皆さんを足止めした。わざわざ5分ちよっと。議会軽視とは言いたくないが、議会に説明し、議会と共に歩んだっていうことであれば、もう少し真面目にやって欲しい。このことは強く言うておきたいと思う。

- ・ 次に、今後の検討スケジュールについて伺う。関係機関との打ち合わせの状況を踏まえた上で、精査し判断するということが、明確なスケジュールやビジョンなくして計画的かつ実行力の伴う検討の組み立てはできないのではないかと思う。物事を進める上では、計画があってスケジュールがあって、段取りがある。そのうえに立って、実現させるという、こういう段取りがあると思う。
- ・ この調査報告書が出てから、第1回目の委員会でも皆さんの中から——ほとんどの方だと思うが、スケジュールを示してほしいと言ったはずだ。それがいまだ出ていない。市長いわく、前人未到の事業である。だから、国の方でも地方創生といえども、それに当てはまる財源のメニューはないと。やりたくないからそういうことを言っているんだと思う。しかし、地方創生、地方の一員として、これぞ地方の活性化になるということで、地方が求めることに対して、国はメニューがないから金を貸さないというばかなことはないと思う。
- ・ 何のための地方分権なのか。だから、この事も堂々と求めるべき。今から並行的に先行してもいいと思う。やらなければならないことなのだから。同時にメニューを作ってもら。でなければメニューを、あるメニューに当てはめてもらうという交渉も必要だと思う。
- ・ まだ特別委員会もできていないから、行くすべはないが。総務常任委員会として行くこともないわけではないけれども。やはり、国に陳情、要請しなければ実現ができない課題だとも思う。課題のなかでそれも一つある。でなければなかなか財源の調達は難しいのではないかなと思う。
- ・ そういったことを考えると、私は水面下では声がかかるほど申し上げてきたつもりだが、残念ながら、今もって出ない。ある方は個人的にそれらのことは持っているようだが。持っているということはないよりはあった方がいいのだから。担当者の立場としては当然、そういうのが来るだろうから、作っておかなければならないということで準備はされているのだと理解はしたいが、まだ目の目を見えていない。
- ・ だからまず、今やっていることは、あくまでも実現のための一つの手段にすぎない。この中間報告を作ったり、まとめることは目的ではなく手段である。これを間違えないようにしてほしいと思う。
- ・ 皆さんも納得し、皆さんが一緒になって行動するためにも、このスケジュールは大事だと思うが、この辺の取組状況について、いま一度お聞かせいただきたい。

○企画部長（阿部 慶太）

- ・ 今後の検討スケジュールや、最終的な事業費などについては、先ほど来、課長が答弁させていただいているとおり、関係機関との打ち合わせの状況を踏まえ、精査をした上で対応してまいりたいと考えている。
- ・ また、今後の関係機関との打ち合わせについては、疑問点や課題などの整理その対応に時間を要することも想定されるころだが、市の検討の進捗も見極めた上でしかるべきタイミングでスケジュールなどをお示ししてまいりたいと考えている。
- ・ また、先ほど、先日9月の2日、予算決算特別委員会終了後、お時間をいただいた件について、発言があったが、この件に関して申し上げますと、本年3月に調査報告書を公表して以来、所管の委員会にもその内容を説明させていただき、また、JR北海道はじめ関係者の皆様にも、この間、担当部局としても精力的に説明をしてきた。同時に、皆様からいただいた様々な意見を踏まえて市としてもその調査結果の分析・精査を進めてきたところであり、現在調査で想定していた様々な乗り入れのケー

スの中から主として実現を目指す具体的なケースの絞り込みを行っていたところなので、こうした中で検討の進捗状況を議員の皆様にも市長の思いとしてきちんと説明をしたかったということでお時間をいただいたところであるので、御理解をいただきたい。

○福島 恭二委員

- ・ やらないよりはよかったが、アライバイ作り程度の話はどこでもできたはずである。しかも、我々に市長が説明するって言ったのは当日。前の日でも、その前の日でも、余裕を持って、こういう話をする予定だから時間を取ってくださいというのが普通ではないか。だから、やれと言われたからやらないと文句言われるからやっただと、その程度の話である。そういう程度の話だから真剣味が無いと思わざるを得ない。
- ・ 市民と議会が一つになって経済界と一つになってやるとすれば、やはり、市長も我々と同じような気持ちで取り組むようにしなければ駄目だからあえて言っておきたい。
- ・ まず今、しかるべきタイミングに言う。しかるべきタイミングというのがお好きなようだが、しかるべきタイミングっていうのは、それぞれの思いだ。だから、いかようにもとれるので、そのタイミングというのがいつかなのか、どういうことを指しているのか我々の知る由もないが、しかるべきタイミングで出したい。もちろんこれは誰に言って、誰に言わなかったとか、誰が先で誰が後だかと様々なことがある。だから、しかるべきタイミングを見てやりたいということは、言わんとすることはだいたいわかるが。
- ・ しかし、今言ったように、まず、ケースが絞られた。同時に財政の裏付けも示されたと言えれば、まずこの時点では、100点あげてもいいと思うが、今の段階では、50点にもならない。
- ・ 函館市は御承知のとおり、これから札幌開業にあたって経営分離される。
- ・ JR新幹線は現駅に入ることになったとしても、ライナーをどうするのか。いさりび鉄道の存在はどうなるのか。第三セクターを作って運営しなければ運営できないという状況になっている。だから、第三セクターを作るって言ったら、何回も示されているように、今の段階で北海道は、こんなにお金かかるのに経営分離されたライナーを守るんですかと言わんばかりである。何回も話しているが初期投資150億円かかるということだ。この財源も求めなければならない。今のある鉄道施設を譲り受ける——買うわけだから。これらを含めて、お金がかかる。
- ・ 公約では看護系大学を設置するという事になっている。そう考えたら、お金のかかることばかりだ。看護系大学が先になるか、新幹線が先なのかという議論もあるかと思うが、新幹線は相手があることで期限があること。同じ公約の中でも看護大学はいついつやると言っているわけではないので延ばしてもいいと言えれば延ばしてもいいのかもしれない。しかし、早く作ってほしいと需要はますます高まっている。こういうことを考えれば、後回しでもいいって言うことにもならない。
- ・ それらのことを考えると、まず財源を調達するためには最低でも今日報告したこのことは必要だった。そうでなければ財源を調達する見通しが立たないというのが、これまでの内部の声だった。
- ・ 現在、1歩2歩進んだからいいが、あまりにもゆっくりだと言わざるを得ない。しかも、担当課を設けて専任課長がいてだ。けれども、感じるのは、企画部として仕事を持ちすぎだと思う。重い仕事ばかり。看護大学も新幹線も。（「人口減少も」の声あり）人口減少対策もね。単独でどこか分けてやるようなことでも考えないとなかなか大変だと思う。でもよくこの中でやっている。評価はしたいと

思う。だから、今の体制でなければできないと思う。簡単に言うと、阿部部長だからできているところもあるので、大変だと思うが、今言ったような状態で実現するためにはその財源の調達をはっきりさせていかなければならないと思うので1日も早く確立されるように大いに期待をしたいと思う。

- ・ 6日に市民フォーラムがあるようだが、いずれにしても、燃えに燃えて、高揚させて、そして実現に向かっていくという環境づくりは重要であるから。ぜひ一つ、大いに盛り上げていただき成功を期待したいと思う。
- ・ 現時点で踏み込んだ答弁は難しいようなので質問はこの程度で終わりたいと思うが、函館市民の悲願である、我々地域として長い間の悲願である。この協議の中でもいろいろと出されているようであるが、忘れては困るのは、現駅は新幹線を入れてもいいということで整備を完了している。
- ・ 今度の調査あるいはJRの人が何か変わったと言えばそれまでだが、あそこが駄目だ、ここには難点があるとか、いろいろチャランケ付けているようだが、私に言わせればチャランケだ。函館駅はそういう前提で整備が終わってる。あれから何もいじっていない、この駅は。そこを忘れてもらっては困るということだ。
- ・ そういうことで、ずっと市民の税金をかけて市民が待ち望んできたけれども、ある時突然、1,000億円かかりますよと言われた。誰も反論しなかった。まさに黙することは諾することだということまで終わらせられてしまった。私も責任がある。だけど後で精査したら、私が最初に議長を務めたとき、生前の木戸浦市長と当時の堀北海道知事と三者会談をやったときには、北斗駅には地上に降りるんだと。地上に降りることにしたのだから、地上からそのまま現駅にいれましょうと。今の新駅から入れれば140億円、木古内から回ってくれば190億円くらいかかると。地元負担いいですねと求められた。市長は私に打診した。やらざるを得ない、出しましょうと。こういう約束をして、覚書を書いた。
- ・ 17~18キロメートルのところ、100キロも200キロも走ってくるわけじゃないのだから高架なんていらぬ。最初から高架なんて想定していないのだから。だから、地上を走るということで、現在の駅も直してきている。にもかかわらず1,000億円かかると。精査してみたら高架で函館駅まで来る、現駅までくると試算しているわけだ。言い換えれば、やりたくない、やらせたくないからこんなにかかるんだぞいいのかとドスつけるのと同じようなやり方だ。北海道のやり方はずっとこういうやり方である。
- ・ そういう状況の中で、今日まで来たわけだから、そういう歴史的なこともきちっと踏まえてこれからやっていただきたいと思うので、特にこのJR貨物やいさりび鉄道を抱える北斗市、併せて関係市町村との協議も極めて重要な立場になってくる。それもこれもやはり函館市が中心になってリードしていくようであれば成功しないと思うので。ぜひ一つ、市長の強い強いリーダーシップの下に明確なビジョンを早急に明らかにするように何度も何度も、強く強く要請をして私の質問を終わりたいと思う。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 今経過を聞いていたが、私達も全体像が見えないと判断できないということは何回も言ってきた。先日も本間 勝美元市議会議員が別件でJR北海道の本社を訪ねたときに、今回の函館駅の乗り入れについても話題になったということで、その内容を少しお話しすると、新幹線函館乗り入れについて、JR北海道としては事業主体とはなり得ないということや、跨線橋が7ヶ所あるけれども、費

用は事業主体が負担するべきで、J R北海道としてあらゆる負担に応じることはできない。その中で全体像が見えない中で判断できる状況ではないというような意見交換をしたと聞いている。

- ・ 新函館北斗駅開業時に導入したH5系、4編成40両で180億円。1両あたりで4.5億円の投資を行ってきたというお話もされたみたいだが、札幌延伸に向けてさらに雪や寒さに対応する車両を導入しないと運行不可能だという、そういう心配事も聞いてきたということだ。
- ・ 今回の今後の検討の進め方の中で、J R北海道に対してはそういう車両調達費などの実質的な費用負担は同社に求めない方向で進めていくと明らかになったが、そうすると、先ほど来から言ってる国、北海道、それから各七飯町、北斗市、そのほかどういう関係団体があるのかわからないが、そういう関係団体との話し合いを頻回にしていけないといけないと思っている。今回何度も答弁しているが、今後関係団体と協議して、しかるべきタイミングでスケジュールを出すとのことだが、そこら辺の関係団体との話し合いは今の段階で話せる範囲でどこまでやってきたのか、また、J R北海道が懸念している跨線橋についての見解はどのように受けとめているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 3月に調査結果を公表して以降、まず関係団体、関係者の皆様——北海道や近隣自治体である北斗市、七飯町、それから様々沿線の自治体であるとか、J R北海道さんとか北海道運輸局さんとか様々関係機関へ調査結果や都度市の検討状況だとかについて、訪問する中で御説明をさせていただいているところあり、加えて、北斗市、それから七飯町さんとは調査報告書を基に、事務レベルでの話し合いといったことも行っているところである。
- ・ 各自治体との話し合いにおいては、調査報告書ベースでの御質問をいただく中でのやりとりだったが、今回、運行ケースの絞り込みを行ったので、こうしたことについても今後関係者に御説明していくことを考えており、こうした中では乗り入れの検討の進捗を踏まえつつ、引き続き様々な疑問点や課題などを整理して対応していくなど、引き続き議論を重ねてまいりたいと考えている。
- ・ J R北海道とはこれまで調査報告書の内容を基に今後の進め方も含め、事務レベルでの話し合いを行ってきている。こうした話し合いを踏まえ、今回お示しした基本的な考え方を基に、今後の打ち合わせを進めていきたいと考えており、そうした中で同社から示されているような懸念事項や疑問点にも対応していきたいと考えているところであり、引き続き関係団体の皆様とは情報共有はもとより、検討の進捗や様々な意見交換、あるいはお話も伺いながら、懸念点、疑問点などがあれば一つずつ丁寧に対応してまいりたいと考えている。
- ・ それから、跨線橋の建築限界のお話かと思う。改めて、調査報告書の内容になるが、建築限界とは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ものであり、在来線と新幹線、それぞれ車両の大きさが異なるため建築限界の基準も異なるということで、こちらについて調査を行ったものだ。建築限界左右方向それから高さ方向——鉛直方向それぞれあるが、調査結果では左右方向は全ての跨線橋において、新幹線基準の建築限界を確保できていることを確認しているということだ。また、鉛直方向——高さ方向の建築限界の整理の部分だが、調査区間において、新幹線基準の建築限界を確保できていない跨線橋は7橋存在するものの、乗り入れる新幹線が在来線と同等の時速の120キロでの運行であり、走行に伴う大きな動揺は発生せず、安全に支障を及ぼすおそれはないと考えられるということ。こうしたことを踏まえ、実際に調査区間において運行を担う鉄道事業者へ、こ

うした根拠などについて、実証データなどを用いながら説明を行い、実施基準を定めて届け出を行うことで、実際に通過が可能になるということで問題はないと想定して検討を進めているという調査結果となっているところだ。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 通過は可能だと判断されていると押さえていいか。(理事者うなずく)
- ・ 今回、ケース2 Fということで、調査報告書の概要を見ると新函館北斗駅から函館フル10両、新函館北斗から札幌までフル10両ということだ。このフル10両ということは、新たに10両車両が必要になるという考えでいいか。そうすると先ほど1両5.6億円だったか、それかける10両と考えていいのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長(升田 幸司)

- ・ 先ほども御答弁させていただいたが、昨年度の調査では車両費について参考までに試算したところであり、加えて一定の想定の基で、運行本数一例えば函館—札幌間については調査上、どうしても設定しなければ収支や様々な調査結果が出せないため、こうした中で調査結果上は、例えば函館—札幌間は8本ということで運行本数を設定しているが、実際に車両がどの程度必要になるのか、車両調達費がどの程度見込まれるのかについては、ただいま申し上げた実際の運行本数がどの程度になってくるのか具体的な運行手法と密接に関連するものであり、今後の検討としてJR北街道に実質的な費用負担を求めない中でどういった運行手法、車両調達の在り方、こうしたものが考えるられるのかといったことは色々考えられる選択肢の中から最善な手法を模索してまいりたいと考えており、その上で車両が追加で必要となる場合には、他都市の事例や財源スキームなども含め調査検討を行って、市の負担の考え方も整理していきたいと考えている。

○市戸 ゆたか委員

- ・ 単純にフル10両と書いているが、その10両が必要だというふうにはまだ至っていないということだ。これから車両代が1両5億円として、何両必要かっていうのはこれからということでそれらも含めて、財源が明らかになってくると。その他に運行費ということになってくるので、160億円プラス車両代プラス運行費という形になっていくのではないかとということで理解した。

○工藤 篤委員

- ・ 先ほど福島委員がおっしゃっていたが、2日に市長から挨拶があってからまだ10日も経っていない。
- ・ 2日の段階でこの関係については内容を議論してなかったという理解でよいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長(升田 幸司)

- ・ 今回お示した方針と市長の9月2日の挨拶といったところのお話かと思う。
- ・ 今回お示した市の考え方や方針については、庁内での協議を進めていたが、お示した資料の中身については具体的に調整している段階であったため、その資料をお示するというところが難しく今会期中での資料配付を予定しているということで申し上げたところである。

○工藤 篤委員

- ・ わかった。ただ、10日足らずの間でこういうふうに出てくるということは、スケジュール感としては福島委員が言っていたようなことは十分受けて、急ぐべきところは急いでやってほしい。
- ・ また、函館駅までフル10両で入るという意味か。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長(升田 幸司)

- ・ フル規格新幹線の乗り入れということで考えており、基本的にはフル10両での乗り入れを想定しているものだ。

○工藤 篤委員

- ・ 乗り換えがなくなるので何分時間が短縮になるのかって言ったら5分ということだった。5分で160億円かけるのかと質問したら、ある有識者からそういう問題ではないとお叱りを受けた経過があるが、それも全くなかったと。それは乗り継ぎとかそういうことはなくて、フルで函館駅まで。では何分ぐらいかかるか。新函館北斗駅から函館駅までライナーで17～18分とのことだった。120キロでライナーで17～18分。「変わらない」、「跨線橋も走れないから」、「乗り換えが不要になるだけ」の声あり)

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 調査結果上、新幹線は先ほど申し上げた在来線の速度で走行するというので、特急北斗の平均並み、16分という調査結果が示されている。それと比較し、現在のはこだてライナーは快速と各駅停車があるが、快速は若干幅があるが、15.5分から19分。各駅停車は19分から22分。加えて函館ライナー以外にも函館本線は普通列車が走っているがこれは平均所要時間26分という調査結果となっている。

○工藤 篤委員

- ・ 函館駅発着であれば、ただ札幌延伸ということになったら、函館駅まで乗り入れて、また戻ってくるとなると30分以上の時間がプラスアルファということになる。そうすると、新幹線4時間の壁というのをよく聞くが、そのことは非常に不可能に近くなる。
- ・ 速達性の問題としてJ R北海道が理解を示すとは思えないが、その辺を前提とした説得の材料とかは持ち合わせているか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 調査上はまず東京—札幌間の直通をある程度の運行本数を設定した上で、それとは別に、東京—函館間について乗り入れるものを設定したところであり、運行本数についても調査結果上は一定の条件の下に設定しているが、運行本数あるいは運行手法——どういった走らせ方をするのかというのは様々な想定が考えられるところなので、今後、関係機関とダイヤだとかの調整もしていきたいと考えているが、一方で札幌—東京間の速達性や輸送力の確保といった観点は非常に重要な部分であると認識している。今後の関係機関との打ち合わせにおいては、そういった部分も、当然念頭に置いた上で検討を進めてまいりたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ またいろんな問題が提起されたような気がする。
- ・ 少し遡って言うと、やはり函館駅乗り入れは、私の記憶によると、西尾さんが市長時代は頑として函館駅乗り入れということを求めてきた。体制が変わって、平成23年度に経営分離の問題も含めていろいろ議論されて、あのとき、最後まで函館駅乗り入れに固執して、意見反映してきたのは、たしか、民主さんの中では小山さんと阿部善一さん。それから共産党さんの3人。それと、市民クラブの4名で、全部で9名だった。そういう経過がある。そういうことを考えたとき、物事にはタイミングとその時代の状況を考えたときには、やはりあの時点できちんと検証して——1,000億円の話もあるが——検証しておかなければならなかったのかなと、今思えば非常に残念だ。

- ・ 今回の問題について、先日、車両1両あたり5億円程度するのではないかということで申し上げたが、それは私の情報が正しかったのではないかなと思うが、もう1つはもっとかかるのではないかと。
- ・ 市戸委員がおっしゃるように、寒冷地仕様ではないらしい。そうすると、それに対してもっとお金がかかる。10両編成でいくと——10両必要かどうかはこれ先ほど来からのお話があるが——それだけで50億円から60億円かかる。足すと200億円を超えるということで、やはり政策の段階で、限られた財源の中で、市民へのどのような住民サービスがということを考えていった場合、まだ判断できない。
- ・ もう1つ、この地域というようなお話もあったが、この地域というのは函館市だけなのか。七飯町や北斗市もある。そしてこの間、一般質問の中で申し上げたが、北斗市や七飯町などは今の新函館北斗駅の現実を受け入れて、どう市の見通しや計画をしていくか考えた際には、函館市だけではいけない。新聞報道によると、北斗市長は、この問題は函館市の行政課題だということで非常に突き放したような言い方をしているが、そういう現実に対して、どう説明していくかということが必要だと思う。1市1町だが、何回話し合いをしているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 調査結果の設定について補足をさせていただく。委員お話のあった東京から函館に入って札幌に行く形態に関り、時間的ロスが30分程度あるのではないかという御指摘かと思う。我々の調査の設定上は、函館に乗り入れてから今度札幌に向かうといった設定のものは考えておらず、あくまでも東京—札幌間を走るもの、それに加えて東京—函館間、函館に入ってまた東京に戻るものという設定をしていた。いずれにしても、様々検討ケースが考えられるので、引き続き検討していきたいと考えている。
- ・ 北斗市や七飯町との協議については、他の関係機関と同様、先ほども申し上げたが、調査を実施する際や、調査結果を公表する際など、様々訪問する機会も多くあるので、こうした中で、市の検討の進捗などについて適宜情報交換、情報共有を行うなど、様々なお話はさせていただいており、伺った回数については、手元に持ち合わせていないため、今お答えすることはできないが、この内、いわゆる具体的な事務レベルでのやりとりに関しては、七飯町とは6月28日、北斗市とは7月2日に、一度先方からの質問に対して、調査報告書を基に説明をさせていただくなどといったやりとりをさせていただいている。加えて、先ほど申し上げたように、様々適宜お伺いしたときに進捗などについてもお話をさせていただいている状況である。

○工藤 篤委員

- ・ 札幌から東京までまっすぐ行くと。函館駅に乗り入れしないものが何本かあるということで、函館駅まで乗り入れするものも何本かあってということで、それは今後の問題だ。例えば札幌から東京に行くものに乗るときには、新函館北斗駅から乗車することができるということだ。そうすると今までと変わらない。そういう方々の選択になると。ライナーになるのかどうなるかわからないが、変わらないということだ。
- ・ 七飯町さんと北斗市さんと1回ずつしか事務レベルでの話し合いはしてないということだ。市長は何回お会いしてお話しているのか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 北斗市、七飯町に対しての市長の訪問した回数については、昨年度末に調査結果を公表し、まず調査結果の説明というところで、各市町を一度御訪問させていただいた。加えて、先般、各派代表者会

議の方で市長の方から北斗市、七飯町と協議に入っていきたいということをお話させていただいた後に、各市町に一度協議の申し入れということでお伺いさせていただいたというところである。

○工藤 篤委員

- ・ つまり、調査報告書ができてから一度、こういうふうになりましたという説明と、その後にもまた1回行っているということだ。その際、両首長さんから言われたことは新聞報道であったが、新聞報道以外に——差し支えなかったら——新聞報道以外にどういふことを言われたかお聞きできるか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 市長が北斗市、七飯町をお伺いしてお話させていただいた際の内容について、私の方では承知していないところだ。

○工藤 篤委員

- ・ 一般質問でもやりとりさせてもらったが、新聞報道された部分については承知していた。それは否定されてないのでそういうことだったのだろう。その他には何も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）

- ・ 北斗市、七飯町とは先ほど申し上げた具体的な事務レベルでの打ち合わせをさせていただいたが、調査報告書を基に先方からの質問を受ける形で説明をさせていただくといったやりとりであり、それにさらに踏み込んだお話はなかったが、いずれにしても今回運行ケースを2Fへ絞り込みを行ったことなども今後関係機関の皆様へ御説明をしていきたいと考えている。
- ・ こうした中では、乗り入れの検討の進捗を踏まえて様々な懸念点や課題などといった部分を整理して対応していくなど、議論を重ねてまいりたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 市長が行ってお話するときには、当然企画部長なり、課長も同席しているか。

○企画部長（阿部 慶太）

- ・ 2回目のときは確か——うろ覚えだが——私が同席していたと思う。

○工藤 篤委員

- ・ 1回目はどうか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 1回目については調査結果の報告だったので、私の方で同席させていただいたと記憶している。

○工藤 篤委員

- ・ 今御答弁を聞いて、意外だったのは事務レベルは1回しかやってない。
- ・ 新聞報道などによると、今後の事務的な段階での話し合いというようなことをすると言っているが、それは両首長から事務レベルで詰めていきましょうというお話はあった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）

- ・ 市長が各市町の首長を訪れた際、今後事務レベルでの打ち合わせなり、こうしたものをしていきましょうとお話しになったので、それを踏まえて、まずは1度、調査報告書を基に御説明させていただいたことに加え、また今回方向性を一定程度示したので、今後も引き続き、打ち合わせを重ねていきたいと考えている。

○工藤 篤委員

- ・ 私がリサーチしたのとは少し違うが、言った言わないになるのでそれ以上は申し上げない。
- ・ いずれにしても非常に大きな事業費になり、膨らんでいくということがこの半年の間にわかったが、もっと早くわかったはずだ。
- ・ もう1つお聞きするが、J R北海道と同社の営業区域に限り打ち合わせをするというのは具体的にどういうことか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 今回、実現を目指す具体的な乗り入れケースとして、ケースの2 F、いわゆるフル規格新幹線の札幌・東京両方面からの乗り入れを基本として、今後検討して進めていく考えをお示しさせていただいた。このうち東京方面からの乗り入れに関わっては、ほとんどがJ R東日本が営業区域であることから、その実現に向けては同社との具体的な話し合いが必要不可欠であると認識しており、ケース2 Fの実現を目指す上で、J R北海道とは同社の営業区域で——具体的には札幌方面からの乗り入れである函館—札幌間に関して打ち合わせを行っていくことを考えているものだ。

○工藤 篤委員

- ・ 今の御答弁の中で、同社という言葉が2回言われているが、それはJ R北海道という意味でよいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 失礼した。改めて説明させていただく。
- ・ 今回、ケース2 Fを基本として今後検討を進めていくという考えをお示しさせていただいた。
- ・ このうち、東京方面からの乗り入れに関わっては、その実現に向けてJ R東日本との具体的な話し合いが必要不可欠であると認識しているということ、それからケース2 Fの実現を目指す上で、J R北海道とはJ R北海道の営業区域、具体的には札幌方面からの乗り入れである函館—札幌間に関して打ち合わせを行っていくということを考えているものである

○工藤 篤委員

- ・ しつこいようだが、これは新幹線の乗り入れの現段階での作業区域に限りということか、つまり新函館北斗駅から現函館駅までのことについて打ち合わせを行うという理解で受け止めていいか。

○企画部計画推進室新幹線対策担当課長（升田 幸司）

- ・ 重ねての答弁になるが、J R北海道との打ち合わせについては、J R北海道との営業区域内で、具体的には札幌方面からの乗り入れである新函館北斗—函館間も加えた函館—札幌間に関して打ち合わせを行っていくということを考えている。

○工藤 篤委員

- ・ わかった。いずれにしても大きな課題がこれからまたどんどん出てくるだろうし、事業費もまた膨らんでいくということになると思う。
- ・ 10月6日の市民フォーラムでは、そういうことも含めてやはり市民の皆さんにお知らせしていく必要があると思う。事実を——明らかになった事実を市民の前に説明して、報告して、そして判断を仰いでいく必要があるだろうと思うので、ぜひその辺を含んで10月6日に臨んで欲しいということを申し上げて、今日のところはこれで終わる。

○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、本日の質問の趣旨を踏まえ、今後の対応を進めていただくとともに、適宜議会へ報告などを行っていただきたい。
- ・ ここで、理事者は退室願う。

(企画部 退室)

- ・ 本件については、引き続き動向を注視し、適宜調査を行いたいと思うので、よろしく願います。
- ・ 議題終結宣言

(2) 消防団の充実強化に向けた取り組みについて

○委員長（島 昌之）

- ・ 議題宣言
- ・ 本日は、今後の調査の進め方について皆様と協議してまいりたいと思う。
- ・ 本件については、7月9日に開催した委員会において、本市の現状や課題、現在の取り組み状況などを確認し、団員数が年々減少していることや、地域防災計画において将来にわたり地域防災力の中核としての役割を担う消防団の強化に努めることとされていることを踏まえ、「消防団員数の確保」、「災害時等に備えた機能・体制の強化」、これら2点を中心に調査を進め、他都市の先進的な取組についても調査研究することを確認した。
- ・ 調査先の選定にあたり、先進的な取組を行っている都市について正副で検討したところ、大分県大分市と山口県下関市を調査してはどうかと考えている。
- ・ 資料説明：先進的な取組を行っている自治体（総務常任委員会正副調製資料）
- ・ これら2市へ行政調査を実施し、調査を進めてはどうかと考えているが、いかがか。（異議なし）
- ・ 日程については、10月21日（月）から10月23日（水）までの3日間としたいと思うが、いかがか。（異議なし）
- ・ 行政調査時の調査票については、大分市および下関市の取組等を勘案の上、作成することとし、内容については、正副に一任いただき、後日、各委員に御確認いただきたいと思うがいかがか。（異議なし）
- ・ 本件については、ただいま確認した進め方の通り引き続き調査を行うことを確認したので、委員会の閉会中継続調査事件とすることでよろしいか。（異議なし）
- ・ 閉会中継続調査事件については、先ほどの理由をもって議長に申し出たいと思う。これに御異議ないか。（異議なし）
- ・ その他本件について、各委員から御発言あるか。（なし）
- ・ 議題終結宣言

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

午前11時35分散会