

第7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7月15日（火）10:15～11:10

場所：渡島総合振興局 3階 入札室

【北海道交通政策局長】

それでは定刻となりましたので、ただ今から、「第7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。開会にあたりまして、荒川副知事からご挨拶申し上げます。

【北海道副知事】

第7回目となります道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会の冒頭にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

本日はご多忙のところご参加いただき、大変ありがとうございます。

思い起こせば、一昨年5月に第三セクター鉄道方式による運行を決定しまして、これまでの間、三セク鉄道の開業に関する基本的事項につきまして、皆様の協力を得ながら検討を進めてきたところでございますけれども、貨物列車脱線事故をはじめ、JR北海道の会社本体におけるトラブルもありました。そういう中で、経営計画の決定や会社設立のスケジュールについて見直し・変更を余儀なくされてきたところであり、その間、皆様方のご協力とご理解に改めて感謝申し上げます。

このような中、先月22日、経営分離予定区間におきまして、3回目となるJR貨物の列車脱線という大変遺憾な事故が発生しました。

2年前にも2度にわたる事故がございまして、これについてはいまだ運輸安全委員会の調査が継続している中での再発事故であり、改めて、沿線の地域の皆様の安全に対する不安が高まったと認識しております。

道としましては、直ちにJR北海道及びJR貨物に対しまして、運輸安全委員会の事故調査への全面的な協力は勿論ですが、速やかに再発防止策を実施すること、旅客や輸送に対しての影響を出来るだけ緩和することを強く申し入れしたところでございます。

三セク鉄道会社といたしましても、こうした大きなリスクを抱えたままでJR北海道から鉄道資産を引き受け、運行することは出来ないという認識のもとで対応しなければならないということで、協議会として4月に基本合意を得たわけではありますが、万全の安全確保対策を確実に実施してもらうことについて、JR北海道に対して強く求めていきます。

本日はこのような経過を踏まえまして、まず初めに、今回の貨物脱線事故を受けて、改めて締結いたしますJR北海道との追加合意の案をご説明させていただき、協議会としての会社設立に向けた基本的な考え方を確認させていただきたいと思っています。その後、前回の協議会で協議されたご意見などを受けて、必要な修正を加えた経営計画（最終案）、

安全運行体制の確保に向けた方針（最終案）をお諮りさせていただきたいと思います。

その上で最後に今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

本日は、三セク鉄道会社の設立に向けた重要な事項について協議を頂くこととしておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【北海道交通政策局長】

それでは越前交通企画監の進行で協議に入らせて頂きます。

【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。本日の議題は、ＪＲ北海道との追加合意、並行在来線の経営計画、並行在来線の安全運行体制の確保に向けた方針、そして今後のスケジュールの４点となっています。

まず、最初に議題の（１）ＪＲ北海道との追加合意について、事務局から説明させていただきます。

【北海道交通政策局長】

それでは、ＪＲ北海道との追加合意について説明させていただきます。資料１をご覧くださいと思います。

まずは、今後ＪＲ北海道との追加合意に向けた基本的な考え方でありませけれども、今年の４月３０日に、協議会を代表する道とＪＲ北海道との間で、最初の基本合意を行ったところであります。資料１の裏面に参考に掲げていますが、並行在来線に対する協力内容のほか、並行在来線における安全運行体制の構築についてということで、経営分離までに万全の安全運行体制を構築すること、また、２年前の貨物列車脱線事故についても必要な対策をＪＲ北海道の責任で実施することを合意したところであります。

そのような状況の中、先月、経営分離区間において、３度目となる貨物列車脱線事故が発生したところであります。

三セク鉄道会社としては、大きなリスクを抱えたままの状態、ＪＲ北海道から鉄道資産を引き受け、運行することは出来ないと考えております。まずは、事故調査を速やかに実施して頂き、必要な対策を経営分離前に終えて頂くことが大原則ですが、調査が遅れた場合には、経営分離後でありましても、対策が講じられるまでの間はＪＲ北海道が施設を保有している場合と同じような費用負担を求めるという考え方で、現在、ＪＲ北海道と追加合意の締結に向けた協議を行っているところであります。

ＪＲ北海道との追加合意につきましては４項目を考えております。

まず、第三者機関による調査・点検の実施についてであります。１つ目の項目として、事故原因の独自究明についてであります。２年前に経営分離区間で発生した脱線事故につきましても、いまだ運輸安全委員会の調査結果が出ていない状況にありますことから、運

輸安全委員会の調査結果を待つことなく、この度の6月の脱線事故につきましても、第三者機関による調査を行うことを求めるものであります。

また、2つ目の項目は、緊急点検と必要な整備についてであります。経営分離区間全体の安全性を再確認する必要があることから、分離予定の全区間について、JR北海道自身ではなく、第三者機関による緊急点検を行い、点検結果に基づく必要な整備を実施して頂くことを求めるものであります。

続きまして、3つ目といたしまして、運輸安全委員会の調査結果で求められた抜本的な対策の実施についてであります。運輸安全委員会の結果が出された場合におきましては、まずJR北海道において速やかに対策を実施して頂きますが、この場合、事故が起きた曲線区間だけではなく、経営分離区間には15箇所のような曲線区間があるので、同様の必要な対策を実施していただくこと、また、運輸安全委員会の調査結果が例え経営分離後であっても、JR北海道の過失が認められた場合には速やかな対策を実施して頂くことや、さらにその対策が講じられるまでの間、暫定措置に伴って追加的に必要となる維持管理の増加費用については、JR北海道が負担することを求めるものであります。

最後に、4つ目といたしまして、新たな事故発生時の費用負担です。勿論、こうした事故は起きてはならないものですが、万が一経営分離区間において、運輸安全委員会から求められた対策が講じられるまでの間において同じような脱線事故が起きた場合においては、明らかにJR北海道の過失でないと認められる場合を除き、言い換えれば明らかに貨物側の原因だというものを除いて、JR北海道の負担で線路復旧を実施していただくことを求めるものであります。

なお、事故結果が判明した以降につきましては、関係者間で精算することになると思われれます。

以上、4項目につきまして、JR北海道と追加合意に向けて協議をしております。概ね協議が調いましたので、今回ご審議いただくこととしました。以上であります。

【北海道交通企画監】

ただ今、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頂きたいと思いません。

【木古内町長】

この度の追加合意の起因となるのは、木古内町札苅での貨物列車脱線事故であります。これを私たちは、もっと重く受け止める必要があるだろう。どちらかと言うと、また事故が起きてしまったとの程度の認識が深まっているような気がしますが、基本的にこれまでJR北海道は、この路線について2年前の釜谷での脱線事故以降、十分な調査して対策も講じてきている、安全であるということを明言していた中での事故であったわけですから。

今回の札苅の事故は、これから予想される事故の予兆でもあると重く受け止めた上での

追加合意であって欲しいと願っております。

追加合意の中身については、1点目の第三者機関による調査、これはこれまでJR北海道が独自の調査で安全であるということをお話している中、また、運輸安全委員会も事故原因を調査中としている中で必要でありますし、何ら問題ないと思います。

また、2点目の第三者が点検を行い、その点検に基づいた整備を行う。これも問題ないと思います。

3点目は、速やかにJR北海道が対策を講じるということで、これもよしとはしますが、4点目と若干似ていて、これから発生する事故がJR北海道に起因する場合、自らがその責任を取るというのは、極めて常識的な範囲でないかと思えます。全般を通しますと、これらは当たり前であって、責任のある方が責任を取るのとは極めて常識的なことであります。常識的なことをJR北海道があえて追加合意に同意するというのは、この路線にまだまだ自信がないのではないかと私は思っています。これまで問題はないと言いながら、この度の札幌での事故があったわけで、この合意に至るということは、JR北海道でもまだまだこの路線に対する不安度が大きいのではないかという感じを受けております。そういった意味でも第三者での点検、調査というのは必要なことだと思います。

札幌の事故以来、町内では非常に不安を覚える方が増えています。当日の事故現場にいた住民の皆さんの声を聞きますと、とても大きな音でこれからもこのような事故が起きることへの不安をお話しておりますし、よその町から木古内町は貨物列車の脱線が多い町という評判が立つのではと心配する声もあります。現在、北海道新幹線の開業を目前にして、様々な観光PRをする中であまり良い評判が立たない。道南全体、あるいは北海道全体の観光に及ぼす影響も大きくなることを危惧しております。

こういった中で三セク会社の設立に向けて進みますが、JR北海道との交渉はこれからもしっかりと続けていただきたいし、我々の三セク会社として絶対に事故は起こさない、そのために何をすべきか、このこともしっかりと協議をしていき、安全で快適な三セク鉄道を目指したいと思っておりますので、皆で力を合わせて進んでいきたい。ご協力をお願いします。

【北斗市長】

冒頭、荒川副知事からのお話がありましたが、二年前に鉄道存続の合意を得てから今日に至るまでの間、相次いで列車事故が発生しました。これによって協議会の進捗にも影響を受け、やはり遅れてきたところであり、時間が限られた中でこれまでは専ら安全対策を協議してきたところであります。

私達は新幹線が開業した時の経営分離で、この江差線が鉄道として存続していない、地域住民の足が守られないという状況が一番怖いわけでありますから、そのためには何としても鉄道を維持して、開業時には地域住民の足を守っていきたいということで、そのためには、会社設立の準備は淡々と進めなければならないだろうとの思いで臨んできました。そのためには、議会にも良く説明しなければなりませんし、しっかりと議会の理解を得た

上で、だいぶ遅れはしましたけれども8月の会社設立に向けて準備をしてきたという状況でございます。

しかし、その後においても、6月22日に三度目の脱線事故ということで、非常に残念なことであります。こういった脱線事故を受けて今回の追加合意がなされるわけでありますから、これはこれで受け入れなければなりませんし、道の提案は時間がない中では了承しなければならぬと思っています。

ただ、先ほどの大森町長が話したように完全に私達の不安が払拭されたわけではありません。運輸安全委員会の原因究明がない中、経営分離前に仮にこのような事故が起きたらJR北海道の負担で復旧するのは当然のことです。これに加えて、私はやはりJR北海道には経営分離を遅らせてはどうかということを協議会としてJR北海道に言うべきだと思っています。別にこの追加合意で書けというわけではありませんが、やはり、また何かあったら大変だろう、貴方達も覚悟しなさいよということをJR北海道にはっきり言うべきではないでしょうか。なぜそういうことを言うのかと言うと、我々の責任というのは100%ないと思っています。これまで会社設立が遅れて、不安を与えている、ここまで信頼を地に落としているJR北海道に100%の責任があると思っています。もし、これから新幹線開業までの間に事故があった場合には、貴方達の責任で信頼が回復するまで経営しなさいと強く言うべきだと私は思っています。

【木古内町長】

高谷市長に全く同感でありまして、今日までこの協議会の全ての事業が遅れたその大きな原因の一つは、今、高谷市長から発言のあった全てJRの路線に問題があったことあります。性急にこの事業を進めることに対する不安が募る状況では、しっかりと伝えていく必要があるでしょう。何としてもそうしなければならないというところまで行けるかは分からないが、しっかりとこれからも伝えていかなければならない。まだ、1年8か月ある。これは必要なことでもあります。

それから、三点教えていただきたい。一つ目は、三セクに引き継いだ後、JR北海道からの保証期限について明確に謳った契約はできるのかどうかということです。根本的に安全な路盤をしっかりと整備し、整備した後に引き受けることが大事であります。このままの路盤では極めて不安が大きいという中、もし、JR北海道がこの路盤のまま、運輸安全委員会から直しなさいと言われたところだけを一時的に直すということで引き継ぐのであれば、保証期限について明記できるのか確認したいと思います。

2点目はスピードダウン。現在、これまで100キロ前後で走行していたものを、事故が起きる危険性のあるカーブ15箇所まで45キロ程度の減速運転をしているのであれば、三セク鉄道に移った後でも、全て45キロでこの区間を走行することを約束できるのでしょうか。45キロでずっと走ることによって貨物の輸送にどの程度影響があるか分かりませんが、安全走行を担保するとなると、そのことを明文化してJR貨物との交渉をするこ

とができるのでしょうか。

3点目は、今回の札苅での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た時、その時、私達はどのように対応すれば良いのでしょうか。今はJR北海道の持ち物ですから、JR北海道で事故がありました、運転士はどこどこへ連絡しました、連絡先ではどのような対応をしました、そうしたことを三セクに置き換えた検証が出来ないだろうかということです。というのは、私達は鉄道について全くの素人であります。そうしますと今回の事故で、私、地元において、自分がもし三セクの立場であれば、どんな動きが必要になるのか。ここにいていいのか。現場に行ったとしても、もし三セクに関わる一人として、住民にどんな説明ができるのだろうか。JR北海道のようにたくさん的人数がいる会社であれば、連携して色々な連絡が取れるけれども、限られた人間でどのような連携がとれるのだろうかということを一つ一つ考えてみると、いったんJR北海道ではなく、三セクであった場合の事故の検証をして、これはこのようにしなければならない、本当にこの人員体制で対応できるのかということをもと検証して、素人の自分達でもこの事故にどのように対応するのが望ましかったのか分かるようなことを、まずすべきではないかと感じたことから、これを是非進めていただきたいと思います。

【北海道交通政策局長】

今、大森町長から三点ほどご質問がありました。また、その前に高谷市長からもお話があった国やJRに対する申し入れにつきましては、今後、協議会として国に必要なJR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きまして、要請行動を起こして参りたいと考えており、後ほどスケジュールの中でご提案したいと考えております。

また、大森町長から質問のあった3点のうち、まず一点目の保証期限については、通常、売買契約の中で瑕疵担保責任を定めることとなりますが、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JR北海道との売買契約の中で協議する考えであります。

二点目のスピードダウンについては、ただ今、暫定措置としてJR北海道は運転を再開したところであり、我々としてはまず抜本的な対策をとっていただき、その上で減速が必要なのか、あるいは従前通りの速度での運行が可能か運輸安全委員会の調査結果も含めて判断して参る必要があると考えております。

現在、江差線につきましては特急列車が走行していますが、特急列車が高速で走行する前提で曲線部におけるカントという傾斜等が定められておりますので、三セク移行後は（この協議会でも運行継続を要請している寝台特急列車以外の）特急列車が走行しないため、そういったことを含めて今後三セク移行後、どのような抜本的な対策がとられて、またその対策の実施後、速度制限についてどのようにするべきか検討していきたいと考えています。

また、三番目の三セク移行後に事故が起きた場合の検証についてですが、まず三セク開業後に同様の事故が起きた場合の対応といたしましては、当然、三セク鉄道会社として必要な対応をしていくべきであると考えておりますが、その中でまずＪＲ北海道との間では、運行管理に関する業務（司令業務）につきましては、当面３か年程度ＪＲ北海道に委託して実施していただくこととなっています。この区間は全国でも例がない在来線から新幹線との共用走行区間に貨物列車が乗り入れるという区間であるということもありまして、当面の間はＪＲ北海道が三セクから委託を受けて運行管理業務を実施するということになっています。当然、事故が起きた場合の列車の運行についても、三セク会社とＪＲ北海道が連携して対策をとっていくこととなります。

また、ＪＲ北海道との間では緊急の場合の応援協定を結ぶことを考えておりまして、我々としては先ほど申し上げた青函共用区間と貨物列車が継続して走行する区間でもありますので、事故が起きた場合の対策はＪＲ北海道が今この施設を持っている場合と同じようなスピード感で対策をとっていかなければならないと考えております。今後、ＪＲ北海道との応援協定の中でしっかりと協議して参ります。その他、今ご提案のあった三セク鉄道会社としてどのような対応をとって行くのかという検証につきましては、これから私達も事故に対してどのような対応策をとって行くのかということ整理して皆様にご報告して参ります。

【木古内町長】

３点目の三セクの事故の検証については、新たな事故が起きた時ではなく、先日の札幌の事故が三セクで起きたら、私達はどのような対応をしていたのだろうかということであり、素人なので、どのような対応をしていたのか分かりません。それを三セク設立前にしっかりと理解し、このような事故が起きた時、私たちはどのように対応するのか、それが分からないので、そのための検証をしていただきたかったのです。

【北海道交通政策局長】

分かりました。そのような視点で検証し、ご報告したいと思います。

【函館市副市長】

先程から安全に関しまして、当然のことが追加合意になるというのは残念なことでありますし、ある意味、通常ではないと思います。

高谷市長からも話していたが、経営分離時期そのものも視野に入れながら、安全の徹底ということを十分ＪＲ北海道に申し入れていただきたいと考えます。

【北海道交通企画監】

それでは、この追加合意の案に沿って、協議会を代表して、道とＪＲ北海道との合意を

締結することで、8月会社設立に向け協議を進めることでよろしいでしょうか。

【函館市副市長、北斗市長、木古内町長】

了承

【北海道交通企画監】

それでは、続いて、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について、事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

経営計画の最終案についてご説明申し上げます。

まず、お手元の資料ですが、資料2-1として経営計画の最終案、資料2-2として最終案の概要版、資料2-3として最終案の本体、資料2-4として最終案と5月にお示した案との対比をお配りしていますが、本日の説明は資料2-1に基づいて、経営計画（案）からの主な変更点についてご説明させていただきます。

それでは、資料2-1をご覧くださいと思います。

「1 これまでの経過」ですが、昨年3月に並行在来線の経営・運行に関する基本方針を決定した以降、JR北海道との協議や基本合意のほか、三セクとしての安全運行体制を確立するための方針（案）の作成などを踏まえまして、昨年8月に経営計画（素案）、本年1月に経営計画（原案）、本年5月に経営計画（案）をまとめたところであります。

これまでの間、道及び沿線市町の議会におけるご議論などを経まして、この度、経営計画の最終案をご提案させていただきたいと思っております。

次に「2 経営計画の位置付け」であります。改めて申し上げますと今回ご提案させていただく経営計画は、JR北海道から経営分離される江差線（五稜郭・木古内間）を地域の公共交通機関として存続維持するため、新たに設立する三セク鉄道会社の経営の基本的事項を取りまとめたものでありまして、三セク鉄道会社では、この経営計画を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進めるものという形で考えております。

今後、三セク鉄道会社の開業に向けた準備を進める中で、新たな取組の検討が必要になる場合もありますが、三セク鉄道会社としましては、経営計画における考え方を基本としながら、費用対効果などを検証した上で判断していくことになると考えております。

次に「3 経営計画（案）からの主な変更点」のところをご覧ください。

経営計画（案）から経営計画（最終案）の主な変更点は、資料に記載しているとおり3点あります。

まず1点目は、北海道新幹線の新駅の駅名決定に伴う変更としまして、経営計画の該当箇所について、これまでの仮称名を正式名にしたところであります。

2点目は、前回の協議会での意見などを踏まえましての変更であります。

乗継割引につきましては、北斗市長より連絡運輸範囲内の定期券についても、三セク鉄道会社とＪＲ北海道双方の運賃割引により、運賃上昇率の平準化を図るようご意見がありまして今回修正することとし、具体的な内容については、今後、ＪＲ北海道と協議を進める予定であります。

また、路線愛称や列車名、駅名等の公募についても、木古内町や北斗市よりご意見をいただいていることから、今回、地域と連携した取組という中で実施することを記載したところであります。

最後に３点目は、平成２４年４月以降、３度にわたって発生しましたＪＲ貨物の列車脱線事故を踏まえた協議会としての考え方を追記したものであります。

三セク鉄道会社の列車運行は、現行資産をＪＲ北海道から譲り受けることを基本としておりますが、この区間は、今申し上げましたとおり３度にわたりＪＲ貨物の列車脱線事故が発生したことから、４月にＪＲ北海道と締結した基本合意のほか、この度の追加合意などに基きまして、ＪＲ北海道において、経営分離区間全体にわたる万全な安全体制を確保していただくことを追記しております。

以上が経営計画（最終案）の経営計画（案）からの主な変更点でありますので、よろしくご審議ください。

【北海道交通企画監】

ただ今、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頂きたいと思いません。

【北斗市長】

まずは、前回、我々の提案内容を修正していただいたことに感謝申し上げます。経営計画については基本的にご了承させていただくという立場であります。私もこれから経営に携わっていく立場です。また協議会の立場でも意見があればこれから申し上げていくつもりであります。その中に私達が見逃し、議会から指摘をされたことがございます。

一つは普通乗車券のＪＲ側の乗継割引の件、二つ目は渡島当別駅での券売機の設置について、議会からの非常に大きい声が出ていることから、発言させていただきます。

いずれも我々の公共負担が伴うものであり、これまでは出来るだけその負担を多くしないようにするというスタンスで我々も臨んできましたが、やはり議会の中では（沿線の中では北斗市が）負担割合が一番大きいからと言うわけではないですが、言うべきことは言わないといけないとの意見があります。したがって、これまでは若干のサービス低下をしても負担が増えることを避けなければならないというスタンスでしたが、やるべきことはやらなければならないのでご意見させていただきます。

まず、定期や回数券についてはこちらの意見を取り入れて頂いたわけですが、普通乗車券については、我々は三セクのみでＪＲ側には色々な理由があって割引は認められないと

いう状況にあります。こういったことは我々としては、なぜそうなのかということを議会にきちんと説明する必要があります。これまでJR側とどのような協議をしてきたのか教えていただければと思います。

なお、2点目の券売機の設置については、これから考えていただきたいということで、ここで答えていただきたいというものではありません。

【北海道地域交通・並行在来線担当課長】

普通乗車券のJRとの協議状況でございますが、四月の基本合意では定期乗車券と割引回数券で双方同額の割引をするということでございました。普通乗車券につきましては、事務ベースでの調整はしておりますが、三セク鉄道会社とJR北海道双方で乗継割引をする場合には、今の三セクはワンマン運行や全駅無人駅体制などという体制で臨もうとしている中、JR北海道の運賃を割引する場合、その体制ではなかなか厳しいとの打合せをしているところであります。これからもJR北海道とは、こういったやり方があるのかを含めて調整していきたいと思っております。

【北海道交通政策局長】

端的に申し上げますと、切符を予め持っている方はよろしいのですが、切符を持たずに乗車した方は精算行為が必要になります。その時に運賃確認のための体制を整えなければならないのが一番のネックと聞いております。

今後は、現在JR北海道と合意できた最低限のことを経営計画に盛り込んできましたが、そういったご意見を踏まえて調整できるところは調整して参りたいと考えております。

【北斗市長】

要するに体制の問題というのは、JR北海道でもあまり負担を大きくしたくないということだと思うのですが、そもそもこの江差線というのは赤字路線であって、その赤字路線を我々が引き継ぐのですから、JR北海道としての体制はより強化されることになると私は思います。そういった中でなぜこういったことが出来ないのか、こういった体制をとるためには幾らお金がかかるのか、それを示して頂かないと我々は納得できません。

仮にJR北海道の壁が厚くてどうしても出来ないということであれば、私は三セクで持ってもらいたいと思っています。というのは、我々も江差線は赤字が大きいので料金は値上げしなければならないだろう、大雑把に言うと1.3倍くらいじゃないかということでしたが、ところが内容を見ると資料2-3(11P)にもあるとおり、(普通乗車券でJR北海道側の割引がないので)1.77倍とあります。需要の限界はやはり1.5倍くらいだと思っています。この資料にはありませんが、内容を見ると中には2倍というものもあります。2倍というのは、さすがに私は多すぎると思います。出来ればJR北海道に割り引いてもらいたいが、叶わないのであれば三セクの責任でやっても良いと思っています。皆

さんの負担は増えるけれども、公平さを考えれば、函館市や木古内町の理解も得られるのではないかと考えています。このあたりはJRに言っていただくと同時に出来なかったらそういったことを考えていただきたい。別に文書で書けと言うつもりはありませんがよろしく申し上げます。

【北海道交通企画監】

他にご意見はございませんか。

(特になし)

【北海道交通企画監】

それでは、この最終案をもって、協議会の経営計画とし、三セク鉄道会社は、今後この内容を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進めることにご了承をいただいてよろしいでしょうか。

【函館市副市長、北斗市長、木古内町長】

了承

【北海道交通企画監】

続いて、議題の(3)安全運行体制の確保に向けた方針(最終案)について事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

安全運行体制の確保に向けた方針(最終案)につきまして、ご説明します。

まず、お手元に配付している資料については、資料3-1が安全方針(最終案)の概要版、資料3-2が最終案の本体、資料3-3が安全方針(案)との対比となっております。

今日は資料3-1に基づきまして、これにつきましても安全方針(案)からの変更点を中心にご説明させていただきます。

まず、1の策定の趣旨ですが、これも改めてご説明させていただきますと、この安全方針は、三セク鉄道会社自身としての安全運行体制を構築することが必要と考えまして、本年4月に方針(案)を決定したものであります。今後、三セク鉄道会社が定めます安全管理規程及びそれに基づく取組の基礎となるものと考えているところであります。

次に、この概要版の一番下、5の安全方針の変更ポイントをご覧頂きたいと思いますが、今回の安全方針(最終案)のご提示にあたりましては、JR北海道との4月30日の基本合意やこの度の追加合意を踏まえたこと、また、先ほど申し上げました3度にわたる貨物列車の脱線事故ということを踏まえた修正を行ったところであります。

主な修正箇所は、方針の基本的な考え方を示した「はじめに」のほか、第5章の安全確保のためのハード的な取組、あるいは第7章の今後の進め方などにおきまして、今お話をした修正を行ったところであります。資料3-2及び資料3-3に詳しい説明を記載しているの後ほどご覧いただければと思います説明は以上です。

【北海道交通企画監】

ただ今、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頂きたいと思いません。

(特になし)

【北海道交通企画監】

それでは、この安全方針（最終案）をもって、協議会の安全方針とし、三セク鉄道会社は、今後この内容を踏まえ、安全管理規程等を定める等、安全に関する取組の検討を進めることにご了承をいただいでよろしいでしょうか。

【函館市副市長、北斗市長、木古内町長】

了承

【北海道交通企画監】

JR北海道との追加合意案、経営計画の最終案、安全方針の最終案をご了承いただきましたので、8月1日に三セク鉄道会社を設立することとしますが、よろしいでしょうか。

【函館市副市長、北斗市長、木古内町長】

了承

【北海道交通企画監】

それでは、会社設立のご了承をいただいたことから、続いて、議題の（4）今後のスケジュールを事務局から説明します。

【北海道交通政策局長】

それでは、今後のスケジュールについて、資料4に基づきご説明させていただきます。
まずは、本日の開業準備協議会終了後、設立発起人会を開催しまして、定款等を決定して、会社設立に向けた手続きを開始したいと考えております。

会社の基本ルールである定款につきましては、資料4の裏面をご覧いただきたい。

概要のみご説明させていただきますが、まず、3の目的については、三セク鉄道会社設

立の主たる目的は、当然のことながら 1 で記載している旅客鉄道事業であります。会社設立後、旅客鉄道事業に付随する各種事業を行うことも想定しまして、定款上は先行他県も参考としながら今後想定される事業の目的を幅広く記載しております。

次に 6 の取締役、監査役についてであります。このたび設立する三セク鉄道会社の役員のうち、取締役につきましては、道から荒川副知事、私、三戸部の 2 名、北斗市からは高谷市長、木古内町から大森町長の 4 名の推薦があったところであり、また、監査役につきましては、函館市から中林副市長のご推薦をいただいたところでもあります。

協議会としては、ご推薦いただいた役員 5 名を設立時の役員候補者といたしまして、この後に開催される設立発起人会において、設立時役員を決定していただくことと考えております。定款の概要については以上です。資料 4 の表面に戻って頂きたいと思いません。

その後、7 月下旬には設立時取締役会を開催し、代表取締役を互選した後、8 月 1 日には会社設立となりますので、8 月 1 日付けで会社設立の登記をして参りたい。

なお、同日、取締役会を開催し、各種規則の決定や役付取締役の選定を行う予定であります。

会社設立後は、会社法の規定に基づき、3 か月に 1 回程度の取締役会を開催し、開業に向けた手続きを進めていくこととします。

また、今年の 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、三セク鉄道会社において、鉄道事業許可申請を予定しているところであります。

なお、欄外に記載をしておりますが、先ほども申し上げたとおり、開業準備協議会として今月下旬から 8 月の間で日程調整をさせて頂きまして、国土交通省に対し、JR 北海道との基本合意に基づいた取組が着実に、また確実に実施されるよう JR 北海道を指導・監督していただくこと、また、運輸安全委員会に対しましては、調査結果を迅速に取りまとめ頂くことを要請しようと考えているところであります。

さらに、平成 27 年度の主な動きとしては、6 月の株主総会時期に出資金の増資を予定しているほか、三セク鉄道会社では、鉄道事業許可を取得し、来年夏頃には本社を札幌市から函館市内へ移転する予定です。当面のスケジュールについては以上です。

【北海道交通企画監】

今後のスケジュールについて、ご質問、ご意見等があればご発言頂きたいと思っております。

(特になし)

【北海道交通企画監】

8月の会社設立までのスケジュールは非常にタイトとなりますが、皆様のご協力をよろしく申し上げます。

予定の議事は以上ですが、他に出席の皆様方のご発言や全体を通じて何かご意見等があれば、申し上げます。

(特になし)

【北海道交通企画監】

それでは最後に副知事から一言申し上げます。

【北海道副知事】

本日は、どうもありがとうございます。冒頭も申し上げましたとおり、三セク鉄道会社設立に向けて、大変重要な事項をご議論いただきました。それぞれ、これまでの経過ですとか、今後の進め方などについて、大変重要なご意見をいただいたと受け止めております。それぞれのご意見、課題について、必要な対応を的確に行って参りたいと考えております。

その上で、本日は、三セク鉄道会社の8月1日付けでの設立を決定していただきました。

まずはJR北海道におきまして、経営分離予定区間全線にわたる確実・万全な安全対策を実施してもらえるよう引き続き強く求めて参りたいと考えております。

また、協議会としては、三セク鉄道会社が物流ルートを担うということもありますが、重要な生活路線の確保という中で地域の皆様の足として、重要な役目を果たせるよう、本日大森町長からのお話もありましたが、関係者で力をあわせて、安全を最優先とする三セク鉄道会社として設立し、運営しくことが出来ますようこれからも皆様方のご協力が欠かせませんのでよろしくお願い申し上げます。