

会議録

平成26年2月5日(水)場所 3階 第5研修室

会議名：第11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、竹田委員
笠井委員、新井田委員、東出委員、岩館委員

欠席委員：なし

会議時間 午前10時00分～午前11時56分

事務局 山本、近藤

会議次第

1. 委員長挨拶

又地委員長 定刻になりましたので、ただいまから第11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10名でございます。

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。

委員の皆さんにおかれましては、悪天候の中、臨時議会もありましたけれども、それと抱き合わせという形の中で、きょうの特別委員会を開催させていただきました。

今年度に入ってから、随分、JRさんのデータ改ざん等々の問題が頻繁にマスコミ報道されている中で、過日、1月の20日、22、23日でありましたけれども、町長という話をしまして、当初、三セク開設に至るにあたっての予算等々が説明されておりました。ただ、新年度に入ってからその金額が動くような報道が随分されている中で、早い時期に特別委員会を開きたいという旨を町長のほうに伝えましたら、「そうですね」という同意をいただきました。その中で、きょうの特別委員会を開かせていただいたというところであります。

皆さんの手元に、2月3日、きのう一昨日です。JR北海道の野島社長に対して、構成町であります3、函館市長、北斗市長、木古内町長あるいは道のほうから、要望書も提出されたようであります。その中で、説明をいただきながら、当初予想されておりました金額等の持ち分あるいは人員配置等々の問題がいろいろ新聞紙上にも出ている中で、担当課より説明をいただきながら、いろいろ質疑をしたいと思いますのでよろしく願いいたします。

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 それでは、調査事項であります並行在来線の取扱いに関すること。町長がインフルエンザできょうは出席できないということで、副町長が出ておりますし、過日、町長の代理で副町長がフォーラムに出席しておりますし、その辺も絡めて副町

長のほうから説明をいただきたいとそのように思います。

最初に、要望書のほうから入りたいと思いますので、説明をお願いいたします。

副町長。

大野副町長 皆様、おはようございます。

それでは、私のほうから1月16日に開催されました準備協議会、そして一昨日、おとついで、JR北海道本社にて要望してきました内容について、ご説明を申し上げます。

まず、1月16日の準備会なのですが、この間のJR北海道の改ざん等に関して、まだ改善命令等が出される前ではありましたが、そういった状況が想定されるということで、「5月の三セク会社の設立を8月に延ばす」という提案を事務局のほうからいただきまして、それについては「了承する」ということで、8月の三セク会社設立ということでいま動いております。内容について、きょうの資料に書いておりますので、詳しくは後ほど福田課長のほうからご報告をいたしますが、3月下旬までに三セク準備会として、この37.8km間の設備と施設、これについて安全性が担保されるようなことにならないと。そのためには、どのような安全基準にするかということとを学識経験者を交えて、3月末までに事務局が安全基準をまとめ、そしてJR北海道と協議をし確認書を交わす。この確認書を交わすということは、28年4月と想定されます開業までの間に、しっかりとJR北海道が整備を進めるという約束事項になりますので、そこについては3月末にまとめ、4月協議をし、確認書を交わすということになりました。ただ、木古内町としては、「8月に三セク会社が設立されるまでの間に、安全基準に沿う形で整備を進めてほしい」ということは言い続けてはいますが、全体のまとめとしては、「新会社スタートまで」というような内容になっております。そこが1月16日の準備協議会での議論です。

本日、皆様に追加資料ということでお渡しをしました要望書、並行在来線についてということで、6点にわたって要望をしております。内容なのですが、1ページをめくって1枚目の中段ですけれども、「また」の次の行からになります。去る1月24日のところからなのですけれども。1月24日には、国土交通省から鉄道事業法に基づく事業改善命令及びJR会社法に基づく監督命令が発出されたところであり、安全運行体制の確保など第三セクター鉄道の開業準備に影響が出ることはないよう、速やかに事業改善命令等に対する具体的な対応策を示し、確実に実施していただく必要がありますということで、次のページの1番からになります。

まず、1点目ですが、事業改善命令等を踏まえて、貴社が取りまとめる対応方針に基づき、保線はもとより、その他の鉄道施設の管理を含めた安全対策全般について、経営分離までに万全な体制を構築することと。これに対して要請をしたのは、荒川副知事から要請をしまして、JR北海道のほうは菅野部長が出席をしております、その場で回答をいただいております。「JRとしては、お客様の安全第一ということで、改善命令をしっかり踏まえて、整備を進めてまいります」という説明でした。

2点目の貴社所有資産の譲渡にあたっては、過去の検査結果や補修履歴、今後の劣化の想定、それらに基づく譲渡前の具体的な点検及び修繕計画等を早期に示した上で、経営分離までに必要な修繕の前倒しを含め、確実に実施すること。

また、三セク鉄道会社において不用となる施設・設備については、原則、譲渡前に

撤去いただくとともに、経営分離まで使用し、開業後は三セク鉄道会社の運行に不用となる施設・設備は、撤去にかかる費用を貴社で負担すること。これについては、「現在のJR資産の実態をしっかりと準備会のほうにお示しをします」ということで、その上で、不用となる施設これについては、貴社のほうからも副知事のほうに質問が出ていまして、「どういう施設になるのですか」と。副知事のほうからは、例えばということで、木古内駅の貨物で運行することになりますけれども、貨物とそれから三セクですね。ホームなのですが、「1番ホームについては、使用をしなくなるという想定をしています」と。そこについては、「撤去をする」と。「撤去をした上で、JRからは譲渡資産として受け継いでいきます」と。こういうような、そういう施設を表現していますということで説明がありました。

3点目の三セク鉄道会社への出向社員については、「安全で安定的な運行体制を実現するため、事業改善命令等に基づく社員への安全教育・技術研修等を徹底した上で、年齢層にも配慮するなど適切な人材を確保すること。これについては、要望のとおりJR側では、安全教育等を徹底して年齢のバランスにも配慮した職員の出向・配置を進めてまいります」と。ここについても、記者からの質問がありましたけれども、年齢に配慮ということで質問がありまして、具体的には退職間近のかたが多く配置されると。いくら技術をお持ちであったとしても、早期にその方々が退職をしてしまうとそういう事態は招かないようにということで、要望をしているという副知事からの貴社への説明もありました。

4点目は、貴社からの支援については、貴社における支援の考え方と支援総額を示すとともに、三セク鉄道会社への出向社員の人件費負担の考え方と支援額を提示すること。これについては、負担をする方向です。これは、従前からそういう話になっていますけれども、今回は10年間の負担ということで、JRのほうからは期限が明示をされています。内容については、「今後、具体的な数字をお示しします」ということでした。

5点目のJR線への乗継割引についてです。これは、五稜郭駅から函館駅までの間というふうになるわけですが、利用者の負担軽減につながることから、「貴社においても三セク鉄道会社の割引額と同額程度を割引すること。利用者の運賃を単純にプラスをしてしまうと、これは料金が上昇してしまう」と。そこで、「割引商品として、特別企画乗車券について検討をしており、それは割引を進めていきたい」という考え方を示しています。

6点目の利用者の多様なニーズに応えるとともに、三セク鉄道会社の経営安定化にも寄与する寝台特急列車を運行継続すること。この寝台特急列車については、運行会社が違うということで、まだJR北海道として調整ができていないということで、「現時点では回答できる状況にない」というような話でした。ここが、副知事とJRの部長とのやり取りでして、そのあと、各町からの意見も求められましたので、私のほうからは、釜谷駅付近で起きている平成24年の4月、9月の脱線事故について、「事故調査はどうなっていますか」ということで、原因がまだ公表されていませんし、その対処策も行われたというふうな報道もないわけですから。補修作業は行われて運行もされていますけれども、そこが「どのような状況になっていますか」ということで、早急

に報告をお願いしたいという話をしましたところ、国土交通省の事故調査委員会での審議がまだ続いているのだそうです。それで、「その結果が出次第、お知らせをしますし、勿論、その結果に基づいて早急に対処します、改修をします」とこういうような説明がJR側からありました。2月3日の件につきましては以上でございますけれども、あとは、皆さんからご質問をいただきながら、進めていければというふうに思っております。

なお、1月16日からの経過については、課長のほうからご説明をいたします。

又地委員長 1月16日からの経過報告に関しては、資料ですよ。いま、副町長のほうから要望書の件で説明がありましたので、先にこの部分を議論したいなと思います。質疑を受けます。

竹田委員。

竹田委員 要望書の中に記載している2番目の不要となる施設については、前段、はじまる前に担当課長にこの一覧表を整理して資料として出していただきたいというふうに。ただ、副町長のいまの説明の中で、三セクで使用するホームは4番、5番ホーム。

ですから、自ずと現在、特急で使用している2番、3番ホームということは栈橋とか階段も不用になると。撤去ばかり考えないで、三セクで使う4番、5番ホームの栈橋の整備を引き継ぐ前に、きちんと錆びと景観の悪くないようにきちんと整備した上でやっぱり引き継ぐような形を取っていただきたい。この辺は、強く要望していただきたいです。

ただ、残念ながら不用な施設で1番ホーム。私はいままでこの特別委員会の中で、これからの木古内町のことを考えると、当然1番ホームを使うのは階段の上り下りをしなくてもよいホームを使うべきだと。空いているのに、なぜ使えないというのがどうしてもやっぱり引っかけります。そして、一連のルール、JRのいろんな諸問題から人員配置ですとか、人件費等が大幅に膨れるというそういう部分については、予算はやむを得ないと。ただ、1番ホーム、前回の第10回の委員会の中で自分も了解したのは、やっぱり設備をポイントを含めた設備で5,000万円。これが木古内町の負担になるというから「そうか、そうか。そんなにお金がかかるのなら。」というふうに思ったのですけれども。ただ、いま開業前のことでどうして木古内町だけが1番ホーム、ポイントに負担をしなければならないのかといまになってから何か不思議で仕方ありません。それと、ポイントも前の資料を見るとわかるように、路線でついていきますよね、線路の。ポイントの切り換えは1か所で済むのに、5,000万円もそれはかかるのかと。元JRの関係の人に、「ポイントはそんなに高いの」と。「そんなに5,000万円もかからないだろう」ということなのだけれども。いまさら、取り返しがつかないのかどうなのかということなのですけれども、もし、もう一度1番ホームを要検討できるのであれば、5,000万円の内訳もきちんとしたものを出してもらいたいのですよね。どうも1番ホームもなくなった、冬のことを考えると当然、除雪をするのにもホームがなくて大変環境が良くなるのですけれども、その辺を含めて1番ホームについてはもう一度やっぱり。一番最後に書いていますよね、「利用者の多様なニーズに応えるために、木古内町は努力しますよ」と。これは木古内町だけではなく、協議会としての面々の中でこのようなことを言っていて、一番高齢者、住民が望むものをなぜ1番ホームが使えないかということ

については、今後の一連のJRのいろんな動きがありますから、その中を含めて、まだ設立の協議会についても、5月から8月に延びたということもあり、もう一度1番ホームについての検討をしていただきたいとこのように、これは要望しておきます。

取りあえず、ホームの部分を。

又地委員長 竹田委員からいろいろ質問が出ましたけれども、第10回目で1番ホームの先行きのあれは結論が出たのかなと思っていたのですけれども、この度の要望書の中にいろいろ書かれている、施設・設備撤去等々の問題が出てきたと。その中で、1番ホームが撤去云々という部分が、「やあやあ」ということでのいまの竹田委員の質問だと思うのですよね。その辺は、この協議会の中で、その辺の話が我が町からの部分として、撤去云々であれば、撤去するにあたってお金がいろいろかかるというのであれば残していただいて、従来、我が町のこの委員会の中でいろいろ議論をした、1番ホームの利用というものを伝えることができるのかどうかという部分でちょっと答弁をいただきたいです。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 1番ホームの三セク会社での利用ということでのご質問でございます。これに関しましては、第10回の本委員会においてご説明申し上げたところではございますが、三セク準備協議会といたしましては、昨年策定いたしました経営計画素案の中でも、ディーゼル車両を使った上下一体方式の第一種鉄道事業者として経営するということが決定されておりまして、このあとご説明させていただきます。今回の経営計画原案、この中でもその方針については変わりございません。また、三セク会社といたしまして、ディーゼルに決定した経緯これにつきましても、少しでも三セク会社としての経営、これを負担の軽減それから安全性も含めた運行体制、これを総合的に判断した中で、ディーゼル車両ということが決定された経緯がございますので、今後、木古内町の意見として1番ホームを利用したいあるいは電車の利用ということは、協議会のほうに上げたとしても、今後の今度は手続き、鉄道事業の認可こういった手続き等の時間もございますので、この方針については、これから覆すというのは難しいものこのように考えてございます。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 1番ホーム、ディーゼルについては理解をしました。電化については、貨物のトンネル内、新幹線との競合部分で電圧が違うということで何ボルトでしたか上がるという部分で、それは新たな大幅な設備投資が必要だということで。ただ、木古内町というか三セクの協議会の財産にある施設、そして、木古内町は終点。これ以上江差に行く線路は延びないわけですから。あそこに列車を置いていてもいいのではないですか。貨物は2番、3番使うわけですから。だから、それがなぜできないというのは、ディーゼル車を車庫に入れるのに4番、5番、6番ホームの線路を通らなければ車庫には入れない。ですから、1番ホームとのポイントを1か所つけると、随時切り替わっていくのではないですか。前にもらった図面ありますよね、あれからすれば。ただやっぱり、先ほどの不用施設の撤去で、1番ホームを撤去してしまうと「やっぱり使いたい、使おうか」となった場合でも、それこそ莫大な費用がかかるわけですよね、ホームをもし新たに新設するとなれば。そのくらいでしたら、私もやっぱり1番ホーム、空いて

いる部分は可能性を含めて、残すというのも一つなのかな。どうしてもいま福田課長が言ったように、前回のそのことによってJ Rというか三セクの設立が遅れて、いろんな部分に支障が出るからだめだと言うのではあればそれは致し方ない。ただこの部分は、1番ホームの部分はまた別途、違う場面でやっぱり議論をしなくてはだめだというふうに私は思っています。なぜ、1番ホームが使えないかという部分については、十分細かく調べておいていただきたいなというふうに思います。

前段言いました、ホームの撤去はわかったのですけれども、4番、5番の栈橋等の整備もどういうふうになるのかという部分をちょっと。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 竹田委員ご指摘の栈橋の錆び等の整備ということでございますが、これは私が思いますに、自由通路も一体となつたご指摘かというふうに思います。そうしますと、栈橋となりますと、現改札を出てそれぞれ4番、5番ホームへ降りる階段部分、これのことと思います。これにつきましては、ご指摘のとおり、三セクで施設をJ R北海道から譲渡を受け、その後、三セク鉄道の資産として管理していくものでございますから、引き渡し前の修繕ですとかいうものの中に、加えられないものかということは要望してまいることは可能でございますので、その辺はしっかり対応してまいりたいというふうに考えてございます。

又地委員長 そこで、いま1番ホームの部分で、もう少し議論をしたいのだけれども。竹田委員のほうからは、違う場面というあれが出ましたよね。違う場面で1番ホームの件に関しては、使用できるできないの議論をしたいということの。1番ホームを使わないという結論付いたのは、いつの時点なのかと、これは。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 1番ホームを三セク会社で使用しないというのは、昨年3月に協議会におきまして今後の方針を決定しております。その中で、ディーゼル車両による上下一体の第一種鉄道事業者としての運行ということを決められております。その内容は、現在、運行されている江差線の資産をJ R北海道から引き継ぐ形で経営すると。したがって、現在、江差線は4番、5番ホームを使っているということで、電化されている1番から3番ホームは使用せず、4番、5番ホーム現状のまま三セク会社が資産を引き継いで運行するという決定がなされてございます。

又地委員長 わかりました。先ほど竹田委員からあった「違う場面」という話が出たけれども、これは、例えば違う場面では1番ホームの件に関していろいろ議論をして、何とか何とかと言ってもその部分は、協議会を経由する中で、J Rさんと話ができるのかどうかというような部分はどうかですか。「これは、完全にもうだめなのだ」といくら話をしても「1番ホーム云々に関してはもうだめです」ということであれば、竹田委員のほうから出た、「違う場面」という部分に関しては、これはいくら言っても仕方がないことになってしまいます。その辺はどうかですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 「違う場面」ということでのお尋ねでございますけれども、三セク準備協議会といたしましては、先ほども申し上げましたけれども、昨年決定した経営計画素案。また、この度1月16日に決定いたしました経営計画原案、この中でも

従来の考え方を変えずに進むということで決定されているところをごさいますて、また、前回ご説明申し上げましたとおり5,000万円ということでの説明につきましては、信号設備の改修また列車の制御装置等の改修こういったものを踏まえれば、これだけの費用がかかるという、少なくともこれだけの費用はかかるというのはJR北海道から出していただいた数字でもございます。これらを踏まえたと、今後、協議会の中で、1番ホームの使用ということを改めて議論をする。これは難しいと、無理であろうというふうに認識してございます。

又地委員長 課長のほうからも、違った場面等々の話が竹田委員のほうから出ましたけれども、問題はよーいどんの時ですね。1番ホームの部分が、我が町からの強い要望という形で乗って行ったのかどうかというものがあるのではないのかなと。一方的にJRさんあるいは三セクの協議会の中で、ぐんぐんぐんと出てきた。「ああ、そうなのか」という部分で、何か我が町としての考え方そのものが、この交通体系特別委員会もそうなのかもわからないけれども。我が町としてはこうだというものを協議会のほうに持って行った中での結論として、「実はそうではなくてこうなのだ」というものが下がってきたようには取られないのですよね。その辺にちょっと不満のようなものが発生しているのではないのかなと思うのだけれども。

竹田委員。

竹田委員 第10回の資料で、「5,000万円程度の費用が連結のポイントが装置等がかかりますよ」と。「それは木古内町の負担になります」となっているでしょう。このあとです。一連の例えば、人員配置含めて大幅に増やさなければならないという部分が報道されました。5,000万円そのくらいのお金ではないでしょう、人件費。第10回の時に、木古内町がこれだけ単独で持ち出すのは大変だということで、財政の厳しい我が町としてやむを得ないのかなと思ってこの部分はあれしたのですけれども。先ほどの課長の答弁の中で、協議会の中で、もう1番ホームは使わないということで決まっているような言い方をするから、余計また狂うのですよ。そうすると、木古内町が5,000万円を負担すると、1番ホームを使えるという逆な論にもなるわけです。5,000万円がないから1番ホームを使えないという部分、これもきちんとやっぱり財政のシミュレーションを含めた部分で議論をしなければならないという自分の考えです。ですからこれは、別な角度で1番ホームの議論をさせてもらいますということです。

又地委員長 5,000万円にこだわって。ポイント切り換えをして1番ホームを使うには、5,000万円くらいかかりますと。この部分に関しては、「木古内町さんがもし1番ホームを使うとすれば、木古内町さんの持ちになりますよ」と。だから、1番ホームは使わないというのか。そうではなくて、「木古内町さんが5,000万円を負担しても、ポイントを切り替えして5,000万円かかるにしても、1番ホームはどんな形であっても使えないのです」ということなのかと。それは、竹田委員が言った違う場面ということとは、そうしたら何とか1番ホームを使うためには、我が町の財政をいろいろ検討する中で、5,000万円を負担して何とか生み出そうと。そして、5,000万円をかけて1番ホームを使うように財源を見つけると。見つけた時点では使えるというほうになるのかどうかというその辺です。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 1番ホームの利用の使用の件でございますが、まず、1点といたしまして、三セク会社として現状の江差線のディーゼル車両。また、設備を使用するという方針の中、そうなりますと4番、5番ホームの使用という営業運行ということになってございます。

もう1点でございますが、1番ホームを使う場合の前回10回でもご説明申し上げましたとおり、貨物列車とのダイヤの調整。また、運行上の制約こういったものがあまりにも大きいということで、幹事会では私はこの件について確認させていただきましたが、やはり三セク、貨物の両者が使用するということになりまして、運行上の制約や不測の事態の発生、こういったものが懸念されることから、1番線の使用は協議会として難しい、無理という判断をしたということでございますが、もし設備投資をしても使用するということになれば、仮に、「じゃあ、いくらかかるのだ」というお尋ねもございましたので、JRに依頼して5,000万円という答えはいただいておりますが、これは、5,000万円をかけると1番ホームを使えるという意味ではございませんので、あくまで現状の江差線の4番、5番、ディーゼル車。これで三セクを運営していくというのが答えでございます。

又地委員長 竹田委員、わかりましたか。

竹田委員。

竹田委員 わかりません。

又地委員長 問題は、そうしたら5,000万円云々ではないのですと。三セクをはじめて貨物との部分ですね。ここは、いろいろ異論のある人もいるのかもわかりませんが、貨物とのということになるとこれは理解ができないわけでもないですよ。在来線を通して貨物がくると。貨物がくる中で、新幹線の軌道の中に在来線も走ってきて貨物が乗って行くという部分では、1番ホームを使うと弊害が出るということなのですね。

その辺を考えると、委員の皆さんどうなのでしょうね。

竹田委員。

竹田委員 ちょっと1点。いま福田課長が答弁した運行上の問題、貨物との競合というかダイヤを含めた部分のことを言っているのかなとは思いますが。1番ホームは、貨物だって使わないわけですから、空いている線路。貨物は2番、3番、そして予備的に電化になっているから、1番を通れるようになっているのかなというふうに思うのですけれども。1番ホームは空いているのです。ただ、ポイントの切り替えで車庫入れをする時に、つけると何ともないです。貨物と競合する部分とはどういうことなのか具体的に示してほしいです。

それと、運行上の問題という部分、運行上の問題とは具体的に何があるのですか。「これこれがあるから、1番ホームはだめなのです」というのであれば、「それはやむを得ない」というふうになるのだけれども。前回の資料を見ても、5,000万円の費用負担が厳しいだろうからということで、木古内町の財政のことも考えて電車は理解をしました。ディーゼルの2番ホームだけという思いがあって、言ったらこういうふうに出てきました。5,000万円を木古内町が単独で負担をするのは大変だろうから、それも涙を飲んで、三セクは身体の弱い人が乗れない乗り物にしてしまうということなのですよ。

やっぱり福祉都市木古内の名に恥じない、1番ホームでの階段を上り下りしなくても

列車に乗り降りできるそういう三セクにすべきだとかいうのが自分の持論です。

それで、先ほど答弁した運行上の問題がどういう問題があるのか。貨物との競合する部分がどういうことがあるのかという部分について、教えてください。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 貨物との調整等に関するご質問と捉えております。これにつきましては、前回、第10回の委員会の中でもご説明申し上げたところではございますが、1番線を三セク列車が使用するということになりますと、現在、1番線は上り専用の貨物と特急の路線と。2番線は、下り専用の貨物と特急の電化路線。3番線が、副線というような位置付けになってございますが、これで1番線を三セク列車が使うということになりますと、三セク列車が止まっている間、貨物の通過はできないということから、2番線が現状と同じく下り列車、それから3番線が上り列車というような区分になることとなります。ただこの場合、3番線を走行する貨物列車は副線でございますので、全て木古内駅で一旦停止しなければならないという一つ条件が加わる。このことによりまして、貨物列車のダイヤの設定に大きな影響を与えるということでございます。

また、三セク車両、ディーゼル車両の入出庫、車庫からの出し入れこれにつきましては、1番線を使用した場合2番線、3番線、これを通して4番線、5番線を通して車庫へという流れになるわけでございますが、この場合、貨物列車にダイヤの乱れが生じた場合や、何らかの走行車両トラブル等が生じた場合に、三セク、貨物双方に与えるダイヤ調整の影響これがまた非常に大きなものであるということで、1番線の三セク列車の使用は現実的ではないというのが、これは現在、事務局に出向されておりますJR社員またJR本社等の意見・協議、これらを踏まえた上での結論ということでございます。

又地委員長 ほかに。新井田委員。

新井田委員 新井田です。いま福田課長のほうからいろいろ答弁がありましたけれども、どうも前回も第10回も資料はないのですけれども、振り返って見ますと、いまの1番ホームというのは最初からないのもありきだという表現的に聞こえるのですね。立場上は、やはり各委員の皆さん方のご意見を聞いて、いわゆる協議会にかけて云々だとかとなるのでしょうかけれども、別に揚げ足を取るわけではないのですけれども。先ほど、ちょっと副町長と話した中で、1番ホーム云々という確認の中で、去年の3月というような表現をされたのかなと、聞き間違えていたらごめんなさい。そういう表現の中でいくと、もう既に1番ホームというものは、ある意味ではないということがありきで、皆さんの立場上はいま言ったように、意見を聞いて協議会にかけていろんな資料を出してというようなことになるのでしょうかけれども、その辺は一体どうなのでしょう。何かそういうふうに聞こえたのですけれども。そうであれば、いろんな議論をしているわけですが、はっきり物を申していただかないと時間ばかり、足踏み状況ばかりなので、その辺をちょっと確認したいと思っておりますので答弁をお願いします。

又地委員長 副町長。

大野副町長 昨年3月の第3回準備協議会というところで、こういった議論、運行体

制についての方針が決定しているわけですがけれども、その前段の作業として、皆様ご存じのとおり、北海道のほうに対策室を作り、そこにJ Rの職員が出向し、この上下一体方式でどう運営をしていくのかというような議論をされています。その中では、いま新井田委員がおっしゃるとおり、1番線の使用を含めて検討がされたものというふうに思っておりますが、町のほうでそこまで細かいといいますか、資料を請求したということもございませんでしたので、交通体系の委員会の中で1番線の使用について、「せっかく三セク運行になるのであれば、より住民のかたの利便性に配慮した運行体制、施設の使用にならないのか」というお尋ねですので、町のほうからもそのことはしっかりと投げかけて、その中で出てきたのが、1番線を利用した場合の車庫入れについては2番線、3番線を通って行かなければならない。その時に、職員も付かなければならない、その辺の人員はどうなるのかなど、あるいはいま福田課長からも言っていましたけれども、特急そして貨物は1番、2番を使って上下、3番を使うということになると必ず停車をしなければならない。1番線にディーゼル客車が入っていると、そこでの安全性に不安が生じる。これはあってはならないことですがけれども、事故は起きないというふうには思いたいのですが、そういうことも想定をされるであろうと。こういうことで、事務局のほうと幹事会の中で議論をさせてもらって出した答えが「1番線の使用は困難です」と。最初にありきだったかということ、そこについては、札幌の対策室とその中のJ Rからの出向職員もおります。そして、J R本社との協議もできるわけですから、難しいという結論は出ていたのかもしれませんが。ただ、町としては、そこは何とか使える方法をとということをお願いをした中でこういう経過をたどりましてので、いまの時点では難しいというかできないという状況で受け止めております。

資産をこのまま譲渡を受けた場合、1番線ホームが残った際に、最後にまたそこを改修ではなくて撤去するということになる、そこでまた費用負担が発生する。それは、三セク会社が負担しなければならない。いまであれば、J R北海道が負担をする。こういう背景もありますので、使用が困難だという福祉の町木古内ということで、そのような要請には応えていきたいという思いはあるものの、現状の施設を譲渡を受けるといことでは、少なくともマイナスではないという、いまの施設が悪くなるわけではなくて、追加した機能をつけたいということは理解をしながらも、難しいということでご理解をいただきたいというふうに思います。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午前10時53分

再開 午前10時56分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

吉田委員。

吉田委員 吉田です。先ほどから電化の部分のホームの問題でいろいろ皆さんから出ておりましたけれども、いまこの資料の3ページの下の方を見ると、寝台特急の運行継続という部分があるのですよね。その部分で、この部分はまだ関連会社というのはどういう関連会社なのかその辺が見えてこないのと、まだ現時点で廃止も継続も何に

も決まっていないうものが書かれているのですよ。

それで、この部分というのは、三セクの鉄道会社にしたら経営安定にやっぱり寄与するということで、この第三セクターの協議会から要請をしているわけですよ。そして、いま聞いていると、寝台特急は廃止のありきの話になっているのです、全く。当初、私も新幹線が通ったらたぶん寝台特急がなくなるのかなという思いはあったのです。ただ、いまの現時点では決まっていないう。そして、近日の新聞等でも寝台特急を何とか残そうという雰囲気が出てきていると。観光の面を見ると、寝台特急のほうに駅に停まってもらったら観光に来るのですよね、ああいう寝台特急に乗って来るといふ人は。たぶん、新幹線に乗る人といふのはビジネスですとかそういう急ぎの用で走る人が多いので、そういう意味を考えると寝台特急を残した場合、1番ホーム、2番ホーム、3番ホームのホームといふのは必要になってくると思ふのですよ。その辺の議論がされているのかどうなのか。そしてこの部分、こうやって残っているのですよ、1番ホームと2番ホーム、3番ホームの電化部分のホームといふのは。これはいまの話をお聞いていると。1番ホームを壊してしまうとなってしまうと、当然上り専用の1番ホームのホームがなくなったら寝台特急はもうないといふ考え方になってくるのですよね。

この辺の説明資料の作り方、三セク協議会の要請の仕方、要請をもう諦めてしまったのか。何でこの部分をお書いているのかといふのが、この辺がちょっと見えてこないのですよ。違ふ見方で、電化の部分のホームの取扱いといふのは十分必要になってくるので、その辺の話がもしあったらお願いします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 寝台特急の件についてのお尋ねでございます。寝台特急につきましては、現状、先日の要望の際もJR北海道からは現時点では何も決まっていないうような回答ではございました。その中で、関連会社とのお質問でございますが、これは、北海道から走ってJR東日本を通過して東京までですとかいふ路線ですのでそういった他のJR会社、これらの会社との調整という意味でございます。

それから、現在、寝台特急については、木古内駅では停車はしてないといふ、通過といふような状況でございます。

それから、現在、JR各社におきましては、寝台特急列車の運行存廃という中で、車両の老朽化ですとかあるいは新幹線開業による利用者減少の見込み、あるいは青函共用区間におけるけん引車の改良。これは貨物のほうは新幹線電圧の2万5,000ボルトに耐えうる電化車両を開発しているところでございますが、寝台特急におきましても、こういった電圧変更に係る改良が必要といふ事項について、検討されているといふことはお聞きしております。以上でございます。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 それでなのですよ。確かにいま寝台特急といふのは、ただ電気を引っ張るだけなのですよ。だから、JR貨物は当然継続しているのだから、電車の部分だけ替えると寝台特急が運行できるという感じはすぐあるのですよ。ただ、寝台特急が廃止なら決定事項であれば、別段何も言わないのですけれども。第三協議会でもう要請しているのですよね、寝台列車の継続。そうしたら、いくら通過であっても緊急時、寝台列車の中で病人等が出た場合は、ホームはやっぱり必要なのですよ。当町はやっ

ぱり青函トンネルができた時に総合病院があるという文面を考えると、ホームはこれは残すべきという私の考えなのですよ、正直な話。ただ、寝台特急は私は当町にも考えると、停まる停まらないは別にしてもやっぱりこれは必要なのかなという気がするのですよね。違った面で、電化の部分の先ほどの竹田委員の話からすると、どうも電化の部分は必要ないからお金がかかるからと言うのですけれども、この部分をやると寝台特急がまず残った場合は、三セクに伴う寝台特急の経営にすごい寄与するという話をしているのです。その金額とはどのくらいというのは私も見えてこないのですけれども。それを考えると、何か話が早くもう進んでしまっているのかなという気がするのですけれども、その辺のこれから要請していくのか、寝台特急というのは廃止に向けて行くのか継続する運動をして行くのか、その辺をきちんと説明していただきたいなと思います。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 寝台列車につきましては、三セク会社といたしましては使用料が全て入ってくるということで、三セク会社としては使ってもらうほど経営には寄与するというものでございます。その中で、不用資産の撤去ということで、1番ホームのいま議論が出てございますが、今後、いま現在まだ寝台列車の存廃については、JRとして明言できる状況でないというのが回答でございましたので、今後、存廃につきまして情報をJR北海道との情報交換等を密にする中で、いち早く存廃についての動向をいただき、また、その結果によってはホームの撤去についても、寝台列車が残る場合、残らない場合、これに適宜に対応した形での検討をしてまいりたいというふうに考えているところでございます。

又地委員長 ほかに。

平野委員。

平野委員 先ほどの話にちょっと戻らせていただくのですけれども。この委員会の中でも、竹田委員からは数多くの時間を使ってあるいはきょうは新井田委員からも出ましたけれども、1番線を使えないのかという話が再三されています。前回の説明の中では、「半ばやむなし」という感じでは進んだのですけれども、やはりこれだけ同じような話が出るということは、やはり町民の利便性あるいはこれから経営者になるわけですから、この1番線を使うことによってどれだけの利用客が増える可能性があるかと総合的なことを考えると、やはり前回出していただいた5項目でしょうか。これだけではちょっと納得し難いというのが正直な思いになるのですよ。それで4番、5番については、いわゆる5,000万円かかる。それから待合所にかかる費用を要する、いわゆるお金に関することですよね。きょうも福田課長からも前回もそうですけれども、何度も説明をいただいた1番、2番、3番については、これは本当に検討の余地がないのかどうか。大雑把だと思うのですよ。例えば、ダイヤの設定上、1番です。大きな制約となる。どのような制約があって、どういう悪影響を及ぼすのか。1番の②ですけれども、必ず停止しなければならないと。じゃあ、本当に停止しなければならないのかという疑問もあるのですけれども。じゃあ停止しなければどのような制約になるのか。その説明があって、「そこまで大変なのであればやむを得ないね」ということになると思うのですよね。

2番にしても3番にしても、大雑把な説明としか聞こえないのですよね。ダイヤの設定

上、大きな制約となる。あるいは、先ほど人件費のこともおっしゃられていましたけれども、車庫入れをする際に、「じゃあその人件費はどうするんだ。その人件費ははたしていくらぐらい、これをやることによって増えるんだ」。そうなると、とてもとても我が町の負担としては「合わないね」という話に結論づくのですけれども、その辺の説明をもう少し資料化といいますか調べた上で、本当に無理なのだという提示をしていかないと、どうも半分納得しないまま進んでしまうと思うのです。どうも、どうしても町民のために経営のためにとっている我々と、いま福田課長が説明されている話ではちょっと温度差を感じるというのが正直な思いでございます。

ですので、前回のこの「無理なのだよ」という説明に、もう一歩もう二歩踏み込んだ説明資料を作れないのか伺います。

又地委員長 1番ホーム云々絡みの中でということだと思っておりますけれども。本当は早く要望書の質疑を終えて、資料が出ているのですよね。この中身に入っていく中で、随分マスコミに何日も何回も出ている、膨れていくような当初計画を立てた出資金ですとか等々の問題で、何か膨れていくようなマスコミ報道があるので、その部分についてちょっと議論をしたいなとそんなふうに思っていたところです。

いま、平野委員からもありましたけれども、きょう出してもらっているこの資料、これは最近マスコミがいろいろささやかれているあれと何も変わっていないのですよね。変わっていないということは、よーいどんの時の資料でしょう。最近、いろいろ言われている部分もこれに加味されているのですよね、なるほど。そうであればもう少し時間がありますので、要望書についての質疑はありませんか。

福田課長、いま平野委員のほうからありましたけれども、その部分について新たな資料が出せるのかどうか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 いままでご説明させていただいたところでございますが、この資料につきましては、事務局である道庁交通企画課のほうともちょっと検討をさせていただきまして、どういったものがあるかということ調べ、改めて資料として出せるものがどういうものがあるかということを検討させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午前11時09分

再開 午前11時12分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

ほかに、竹田委員。

竹田委員 先ほどの要望書の説明の中で、副町長から亀川サラキ地区での貨物の脱線事故が釜谷でもありましたよね。二度の脱線事故の検証がされていないと。これは国交省の事故調査委員会、ここの結果が出ていないと。副町長、これはおかしくないですか。去年ではないのですよ、その前の年ですよ。その結果が出ていないと。国交省の事故処理のこの部分で、見解が出ていないというのはおかしいと思うのですよね。

そんなことをしていたら、例えば七飯ですとか大沼であった事故は来年、再来年でなければその結果が出てこないというのと等しいような気がします。そうではなくて、「1日も早く国交省の事故処理の結果が出るのは2年かかるのです」とそういうふうになるのですよ。早くやっぱり事故の何が問題でどこがどうなのだという部分、そして、1月23日の新聞では、「枕木9割がコンクリート化済み」ということで、さもさもないの三セクが運行する線路は安全ですよという部分を言わんばかり。だけれども、コンクリート化になっていても二度の脱線事故が起きているこの事故の解明をきちんとしなかったら、三セクが引き継ぐというわけにはいかないです。それと、事項の2番目に書いている資産譲渡にあたっての具体的な点検ですとか修繕計画これについては、第三者委員会のようなものを設置をして、きちんとやっぱり安全管理については確認をすべきだというふうに思いますけれども、その辺の見解について。

又地委員長 これは見解と言っても、この6項目の中の背景にある文面に出てこないものがあるとすれば、この6項目は協議会の中でいろいろ話し合った中で、これを要望書として上げた。これはJRさんに対して上げた。この6項目の中の、この文章の背後にというか見えない部分でそういうものがあるのかどうか。いま竹田委員が話したようなものが含まれているのかどうかという部分をちょっと聞いておきます。それはできますか。

副町長。

大野副町長 まず、釜谷、亀川、泉沢間での脱線事故について、国土交通省の事故調査委員会では、これはこれまでの事例で言いますと1年程度で結果を発表するというのが実績です。ところが今回、いま枕木のPC枕木ということでお話がありましたけれども、函館保線管理室で60%程度、この地域を管轄しているわけですがけれども、そこでデータの改ざんがあったということで、その改ざんと合わせて調査を行っているがゆえに遅れているという説明です。

我々としては、三セク会社起ち上げまでには何とか回答をいただきたいわけですし、遅くともということであれば、このあとの整備計画が発表されるまでには出してもらわなくてはならないですし、その中で町としては、「この脱線事故を過去のものにはしていただきたくはない」と。安全な運行をして行くためには、しっかりとJR本社に申し上げないことには、声を上げて言っていない限りは、早急な対応となつてこないだろうというふうな思いもありますので、それであえて市、町からの質問・意見という中で入れさせてもらいました。全体的な6項目の要望を作っていく上では、幹事会そして準備協議会で議論を進めて行くわけですがけれども、町としてもしっかりと亀川のことを釜谷のことを入れていただきたいという思いはあるのですけれども、全体の安全な設備の施設の譲渡という中に包含されてしまうものですから、それで背景にはあるものの、木古内町の課題ということではそういう中で話をして行くというふうなことで、直接JR本社に言わせていただいているというのが実態です。このことは、北海道そして北斗市、函館市も同様の私が言ったことに対しては同意を持って進めているわけですし、これは町長が以前からずっと言っていることですので、JR本社も早く出すように国交省のほうに申し入れしていきますということで。どちらかという処分を受ける立場ですから、なかなか言いづらいのかもしれませんが、そ

こはしっかりと進めていただくということにしております。

それと、第三者委員会での検証なのですが、いま決まっておりますのは3月にまとめる安全基準です。これについて、第三者委員さんからの意見をいただくというところまでは決まっております、次に、状況を木古内の意見としては、ここは全体化はまだしていないのですけれども、ぜひJRのOBですとかそれから学識経験者のかたも含めて、あるいはJR北海道ではなくて他社のかた、こういった方々が入っていただいて現場を見ていただきたいと。こういうことは言うてはいるのですが、これについてはこれからも準備協議会の中で、話を木古内からの意見ということで申し述べていきたいというふうに思っております。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 いま、副町長が述べた第三者委員会のやっぱり地元から、いまのJRからの部分だけでしたら信用できません。水増しはするし、改ざんはするし、どこをどう認めるかわかりません。ですから、一応安全基準の3月まであれするそれはそれとしても、別途、前に町長も地元といいますかそういう関係する技術屋さん。一般の建築とか土木ですとかOB含めた、そういう第三者委員会を設置して、ぜひこの部分の検証は木古内から声を大にして、実現していただきたいと要望を含めて終わります。

又地委員長 ほかに。新井田委員。

新井田委員 いま、安全面に関しては、非常に全般ナーバスな状況で、非常にとにかく安全ありきでないといふとだめだと。当然ながら、これから第三セクターでやるということの中で当然、安全は全てを優先するわけですよ。これが万が一、それが優先されないということになると、私は第三セクターそのものも崩壊するのではないかなというような気持ちがあるのですよ。ですから、そういうふうにならないために、こと安全に関することに関しては、行政を含めていろんな関係機関もあるでしょうけれどもこれは徹底的に、いま第三者云々と出ましたけれども、それを含めて徹底的に議論をされて。そうでないと、我々、この特別委員会の意味がなくなってしまうのですよ。

そのぐらい、やっぱりそういうことも踏まえながらやっていただかないとだめだといふ認識を持っていただいて望んでもらいたいということです。以上です。

又地委員長 ほかに。

今回のJR北海道さんのいろいろデータ改ざんの問題が表面化をして、すごくある意味ではよかったと。三セクをやろうという形にしたという中では、改ざんされていたものが発覚したというのが、すごく逆によかったのではないのかなと。私は、逆にそんなふうにいるのですよね。これが例えば、JRさんがいろいろ改ざんしていたことがオープンになれば、どんな形のもを三セクで引き受けたのかなと、ある意味では。そのことを考えるとすごく恐怖ですね。だから、逆に改ざんしていたということがオープンになってよかったなと、そんなふうに捉えたほうがいいのではないのかなと。ただ、第三者云々もありましたけれども、過去のこれは先ほど副町長が答えてありました、国交省の事故調査委員会からの過去の検査結果や補修履歴、合わせて今度修繕計画が出てくるのですね。この修繕計画等が出てきた時には、また、この委員会の中でその部分についていろいろ触れないとだめだろうとそんなふうにも思っています。

ただ、新幹線のコンクリート枕木と在来線のコンクリート枕木とは全く別。これは昔の杭木、木で作った枕木ありますよね。それに代わるような在来線のコンクリートの枕木なのです。新幹線の枕木というのは、全く別です。全く違います。コンクリートそのものの上に、ピアノ線を入れたコンクリートの枕木が乗っかっていると。だから、いくら在来線をコンクリートの枕木にしたからといって、道床そのものが土ですとか砂利ならだめだということなのです、本来は。だから、この計画の中に、これから出てくるであろう修繕計画等を見たいというのは道床交換を。これは、笠井委員が知っていると思うのだけれども、道床交換をしっかりとしなければ、コンクリートの枕木を取り替えても同じのような気がするので、先ほど竹田委員からもあったように、専門家なりOBなりの方がたを入れた中で、結果あるいは補修履歴、あるいは今後の修繕計画等をやっぱり知恵を貸してもらおうというところが大事ではないのかなとそんなふうに思います。

ほかに。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので。きょうたまたま委員の皆さんに協力を願いたいのは、広域の会議が北斗市であります。それで、極力簡潔に進めたいと思っておりますので、その辺の協力方お願いしたいと思います。

現行の説明は、過去に2回ほど受けておりますので、きょう出ました資料の中で、見直し案の部分をちょっと現行と比較しながら説明をお願いしたいと。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでは、私のほうから資料についてご説明させていただきます。これは、1月16日の開業準備協議会この資料でございます。

はじめに、1ページでございます。こちらの資料は、道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業に向けたスケジュールということになってございます。上段の表が、現行のスケジュールでございまして、下段の表は見直し後のスケジュールということになってございます。本年5月に会社を設立することとしておりましたが、これを8月に変更するものでございまして、協議会といたしましてはこれを了承いたしております。変更の理由といたしましては、JR北海道の一連の問題の終息が見えず、また、協議会開催時点では国による特別保安監査が実施されている状況でありまして、JR北海道から保線管理の考え方や支援内容について示される状況にないことからスケジュールを見直すこととしたところでございます。また、会社設立の時期でございますが、開業済みの三セク会社が開業の1年半以上前に会社を設立し、開業に向けた準備を進めていたことを参考にいたしまして、当三セクにつきましても、1年7か月前の本年8月の会社設立としたところでございます。平成27年度末の開業を想定いたしますと、1年7か月前というのは事務手続き等を含めまして、これがデットラインであるというふうに考えているところでございます。したがって、北海道新幹線と同時開業のためにはこれ以上の延期は困難であるものというふうに考えてございます。

次に、2ページでございます。第三セクター鉄道会社における安全対策（案）でございます。趣旨でございますが、経営分離までにJR北海道において万全の安全運行体制が確保されることを前提として、第三セクター鉄道会社においても、会社としての

安全運行体制を構築していく必要があることから、今後の安全運行体制の確保に向けた方針を定めるものでございます。

5番の内容（構成案）でございますが、三セク会社の「鉄道輸送の安全性を最優先する」という基本理念に基づきまして、安全対策全般について、J R北海道における改善の方向性も取り入れ、より具体化するというものでございます。

この項目の中の3 安全管理体制では、安全推進委員会や外部有識者からなる（仮称）安全管理アドバイザー会議を設置することとしてございます。策定方法でございますが、外部有識者の意見も聴取しながら、事務局において案を作成し、経営計画の策定に先立って年度内を目途に策定するというものでございます。

次のページ、3ページでございますが、これにつきましては、昨年8月9日に協議会からJ R北海道に対して行った要望に対する回答でございます。12月18日にJ R北海道から回答が寄せられております。今回の要望とかぶると申しますか、この昨年8月8日の要望を踏まえた、これは時点修正した今回の要望でございますので、先ほど今回の要望についての説明を副町長のほうからいたしましたので、このページは割愛させていただきます。

次に、4ページでございます。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、ご説明申し上げます。この経営計画原案は、昨年策定いたしました経営計画素案を時点修正したものでございますので、主に変更点についてご説明申し上げます。5ページをお開きください。Iの経営の基本的な事項の3三セク鉄道会社の設立でございますが、鉄道事業許可申請など具体的な開業準備を進める必要があることから、平成26年8月を目途に北海道及び沿線市町の出資により設立するということになってございます。

次に、6ページをお開きください。IVの運営に関する事項でございます。2の運営体制でございますが、旅客列車及び貨物列車の指令業務は自社で実施することを基本とするが、開業時は、円滑に移行するためにも、J R北海道に暫定的に委託することとし、協議を進めるということにしております。

3の組織要員計画でございますが、この組織要員計画は、現段階において想定し得る諸条件を前提に行うものであり、今後の各関係先との協議等により決定される諸条件により、変動することがあると。

鉄道事業の安全性を最優先した上で、本社と現場の一体化を図りつつ、業務委託等も含め、簡素で効率的・機能的な組織体制を検討し、開業時は70人程度（開業当初は指令業務をJ R北海道に暫定委託し、委託期間終了後は85人程度）の要員を配置するということになっております。

その内訳でございます。経営企画部が10人程度、運輸部運輸課（乗務員、車両保守要員等）でございますが40人程度、委託期間終了後はここが55人程度になります。運輸部施設課（施設保守要員、電気担当等）が20人程度ということでございます。

経営区間は、旅客列車に加え貨物列車の運行区間であり、運行の安全性を確保するため、当初は専門的技術や経験を有するJ R北海道社員の出向等により対応することとし、順次、職員のプロパー化を進めるとともに、より一層の業務効率化に努める。

また、プロパー社員養成のため、研修の受け入れ等についてJ R北海道の協力を得

ることとし、協議を進める。このことから、要員数につきましては、これまでの資産による55人から85人程度に増員するということになってございます。

次に、Vの経営スキームに関する事項でございます。1 出資金で5.8億円程度とする。内訳は資本金が4.8億円程度、資本準備金が1億円程度でございます。

設立時は、当面の開業準備に要する2.4億円程度を道及び沿線市町が8：2の割合で出資し、2年度の開業準備に要する経費2.4億円程度のほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を増資する。

次のページをお開きください。出資者、出資金額につきましては、北海道が3.8億円程度、市町が1億円程度、民間が1億円程度ということになってございます。このことから木古内町の支出は、2.4億円の4.4%でございますので、約1,000万円の負担でございます。

VIの収支に関する事項でございます。1 開業準備費等では、先ほど出資金の項目でもご説明申し上げましたが、会社設立に必要な経費や登録免許税、鉄道事業許可申請に係る経費、人件費など4.8億円程度のほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を見込んでございます。

4番の収支予測でございますが、これは開業後10年間累計の収支予測でございます。開業準備費、書記投資、運行経費の算定を行い、道及び沿線市町の実質負担額は、1番表の下でございますが、20億円から25億円程度となっております。

次のページをお開きください。開業後11年目以降の見通しでございます。各種施設・設備や車両の計画的な更新が必要となるとともに、運行収支は、恒常的な赤字が見込まれることから、運行体制のさらなる効率化による経費の節減や運賃水準の見直しその他収入の増加策の検討・実施など、収支改善に向けた取組を進めることとしてございます。

IXの安全管理体制に関する事項でございますが、三セク鉄道会社の安全マネジメント態勢の構築及び維持改善に向けては、社内での検討・取組のみならず、有識者等の第三者の助言を仰ぐなど、客観性確保のために体制を検討することとしております。

次に、今後のスケジュールでございますが、本年3月に経営計画の決定、8月に三セク鉄道会社の設立、平成26年度末には鉄道事業の許可申請、平成27年度末には第三セクター鉄道の開業といった予定になってございます。

それから、前回の委員会でお出されましたご質問等につきましても、ご説明申し上げたいと思いますがよろしいでしょうか。

又地委員長 どうぞ。福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 前回の本委員会におきまして、出されましたご質問等について、ご説明申し上げます。「高齢者、足腰の悪いかたのために三セクホームに簡易なエスカレーターを設置できないか」というご意見がございました。簡易なエスカレーターについて検討をしてみましたところ、階段に設置する常用リフトというのがございます。これは使用の際に事故防止のために、介助者が必要ということでございまして、この対応ができないということから難しいというふうに判断したところでございます。

次に、「北側から階段を使わずにホームへ出入りできないか」というお尋ねもございました。この検討にあたりましては、5番線の北側には車庫やJRの保守基地への通路

線がございます。利用者はこれを横断しなければホームに到達できないという状況でございますので、安全上、駅構内の線路を横断することはできないものというふうに判断いたしております。

次に、「JR北海道から譲渡を受けるディーゼル車両の製造年等について」のご質問がございました。譲渡を受けるディーゼル車両につきましては、現在、江差線で運行している車両と同じ型式のものをJR北海道と協議の上、全道各路線からなるべく状態の良い車両を要求するというごことばございまして、製造年につきましては、昭和52年頃のものが多いということで、製造後約35年程度の経過でございます。その中で、現状でございますが、適切な点検・整備、オーバーホール等も行い、法定検査をとった上で、営業運行を現在されているという状況でございます。

次に、「新幹線規格の電圧に変更した場合に、町民の健康に対する影響はないのか」とのご指摘がございました。これにつきましては、これまで新幹線整備による電圧に気にした健康被害は全国探して報告されていないということでございまして、影響はないものというふうに考えてございます。

次に、最後ですが、「木古内駅で貨物列車をディーゼルに切り替えることはできないのか」というご質問もございました。これにつきましては、三セク会社につきましては、上下一体の第一種鉄道事業者でございますので、鉄道施設を保有・管理し、貨物会社に使用させなければならないということでございますので、不可能ということでございます。以上で、説明を終わらせていただきます。

又地委員長 資料及び第10回の時に、いろいろ委員の皆さんから要望のありましたことでの答弁をいただきました。何かございませんか。

竹田委員。

竹田委員 資料の6ページなのですが、3番の組織要員計画。木古内町にもし配置になるとすれば、駅員さんと、それと施設保守要員が常駐になるのかなというふうに思っております。

先ほど、前回の答弁で簡易なエスカレーターには介助が必要だという部分。当然、木古内町も当初は財政的な部分からして、無人駅であったものが有人になるということですから、駅員は3名、5名という当然そういう複数。それとここは、ポイントを切り替えてディーゼル車を移動させなければならないということからすれば、何人の担当が我が町に配置になるのかという部分。

それと、資料の3ページの1番、譲渡前に規程等に基づく適切な検査と必要な整備・修繕等を実施しますということですから、このできれば規程等の資料要求をしたいというふうに思います。以上です。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 木古内駅の人員配置に関する1点目のご質問でございます。

三セク会社におきまして、木古内駅につきましては、当初、無人化というような想定もされておりましたけれども、現在、木古内駅には4名の配置ということをご想定してございます。これにつきましては、4名というのはあくまで勤務体制上の4名ということでございまして、常時勤務している職員は1名でございます。この中で、8時間勤務で交代また休暇等といった対応も人員管理上していかなければならないということで、

1名の配置をするには4名が必要ということでございます。

また、勤務の内容でございます。これにつきましては、木古内駅は海峡線を持っておりますので、この中で三セク開業後、ディーゼル車両・三セク車両と貨物これが通過する。さらにその中に、今度は海峡線、トンネルの新幹線も入ってくるという中で、信号指令システムを扱っているということございまして、この信号指令システム等や木古内駅はこのとおりの豪雪地帯ということでの線路上の除雪、こういったものも含めた現場対応の職員ということでございます。ですので、駅につきましては、切符の販売等は自動乗車券を設置して、改札業務等は行わないということでございます。

それから、3ページの規程等に基づくということでの資料請求でございます。これにつきましては、後日、提出させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

又地委員長 ほかに、竹田委員。

竹田委員 いまちょっと確認ですけれども、駅員を4人配置の中で、常時1名だと。そして改札業務をしないと。やっぱりこれはおかしいのではないですか。自動改札をするのであれば無人でもいいのではないですか。有人になったということは、血の通った仕事をするというのが目的ではないのだろうか。例えば、高齢者が来た場合の対応を含めたこの人員配置だと思っているのですよね。何か機械的に駅が無人になるのは物騒だから、ただ配置をするのだと。人とは顔を合わせないというふうなことで、こういうふうな理解していいのですね。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 木古内駅につきましては、三セク会社といたしましても極力、会社の経営を考えた場合に沿線の駅につきましては、無人化ということを当初検討した経緯がございます。その中に、木古内駅も入ってございました。ただ、その後、JRとの詳細協議の中で、先ほども申し上げましたとおり津軽海峡線を有する路線、木古内駅の位置からして信号管理等の要員配置、「これは非常に重要で、人をおかないわけにはいかないんだ」という協議結果が出されましたので、その部分での要員の配置という判断に至ったところでございます。それに合わせて、駅構内の除雪といった地域特有の課題もございます。そういった形で、当初は、無人駅ということで極力、省力化した中でスリムな経営ということで考えていたものが、実務上、三セク運行する以上は貨物・新幹線等の調整もある以上、信号システムの補修要員ということで配置しなければならないというふうに変更されたという経緯でございます。

又地委員長 ほかにございませんか。

ないようですので、私のほうから1点。北海道新幹線と同時開業ということをあれしているのですけれども、過日、新聞に同時開業でなくてもいいのではないかというような記事も出ました。同時開業が一番いいのしょうけれども、これは例えば、国の特別保安監査なりあるいは国交省から改善命令が出て、改善命令の結果等々を踏まえた中で、例えば国交省のほうから「ああ、いいな」とならなければ開業できないと思うのす、最終的には。その辺はどうなのかなと。というのは、もう既に平成27年度末開業ありきの話で、このローテーションを組んでいるのではないかなという気がしないでもないのだけれども、その辺はどうなのですか。

副町長。

大野副町長 ただいまの委員長からのご質問につきましては、三セク会社設立にあたっては27年度末の開業をにらんで、これまでの事例として、1年半前に準備会社を立ち上げて運行会社に移行していったという実態がありましたので、北海道としては、そして事務局のほうからは何とか8月までというのは、これは北海道新幹線の開業時期をにらんでの取扱いということにはなりません。今回のJR北海道に対しての業務改善命令なり監督命令につきましては、JR北海道はこれを受けて、改修整備に入っていく体制の変換もしていくというそういう方向でおりますので、そこについては見極めていきたいというふうに思っております。ただ、このあとも不測の事態、いわゆるいままで出ていなかったような事態が出ないとも限りませんので、こういった時にはまた、北海道のほうの交通企画課、そちらのほうで幹事会なり準備協議会の会合が招集されるかと思っておりますので、その際にはまたこの特別委員会のほうに報告をしながら進めてまいりたいというふうに思っております。これは、不測の事態が発生しなければいいということなのですが、これまでそういうふうに思いつつも、どんどんデータの改ざんですとかが出てしまったということからすると、そこも想定しなければならないだろうということでは思っております。

又地委員長 ほかにございませんか。

（「なし」と呼ぶ声あり）

又地委員長 ないようですので、並行在来線の取扱いに関することについては、審議を終了いただきます。

(2) JR江差線(木古内ー江差間)の廃止に関すること

又地委員長 続いて、(2) 番のJR江差線（木古内ー江差間）の廃止に関することについてを議題といたします。

何かございませんか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 JR江差線（木古内ー江差間）対策協議会の状況について、ご説明申し上げます。

はじめに、2月1日をもちまして、会長を木古内町長とすることが決定されております。このため、事務局も当町ということになりました。変更後の役員構成につきましては、副会長が江差町長、上ノ国町長となっております。

JR北海道からの支援金の管理につきましては、事務局の木古内町が構成町を代表して受領し、特定目的基金として管理の上、歳出予算に計上し、毎年度函館バスさんへ補助金を支出すると、このような流れになってまいります。

3月の第1回定例町議会におきましては、関連条例を提出させていただきますので、よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

また、安全対策といたしまして、かねてより要望しておりました吉堀隧道付近の対向車接近表示板の設置についてでございますが、北海道において設置していただくことが決定したということをお聞きしております。時期につきましてはですが、現在、25年度予算で発注は行い、特殊品というものだそうで特注品。それで、概ね8月、夏場くらいまでには設置できるのではないかとということでございました。したがって、

来年の冬には間に合うようには設置できるということでございます。
以上でございます。

又地委員長 課長から説明がございました。
委員の皆さん、何かございませんか。
(「なし」と呼ぶ声あり)

(3)その他

又地委員長 その他で何かございませんか。
(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、第11回総合交通体系調査特別委員会をこれで終了いたします。
ご苦労様でした。

説明員：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：惣蔵竹治

報 道：なし

総合交通体系調査特別委員会
委員長 又 地 信 也