

総合交通体系調査特別委員会報告

総合交通体系調査特別委員会では、平成23年6月定例会以降、17回にわたり特別委員会を開催し、3月定例会で又地総合交通体系調査特別委員会委員長から調査報告が行われましたので、その内容についてお知らせします。



J R 江差線廃止に伴い、木古内－江差間を走る代替路線バス

調査報告書

(1) トレイン・オン・トレインに係わる情報収集及び基地誘致に関すること

(2) カートレインに係わる情報収集及び基地誘致に関すること

トレイン・オン・トレインについては、技術開発を行っている J R 北海道苗穂工場の視察や北海道議会新幹線・総合交通体系対策特別委員会正副委員長並びに青森県庁との意見交換を行う中で、当町議会としてはトレイン・オン・トレインの重要性を訴えてきました。

また、青函供用走行区間の新幹線の走行に関しては、「時間帯区分案、すれ違い時減速システム等による供用走行案、新幹線貨物専用列車導入案（トレイン・オン・トレイン）」の3案が示されています。

当町においては、交通の要衝としての位置づけを確立するほか、固定資産税や雇用創出交流人口の拡大をはかるため、トレイン・オン・トレインの実現に向け、技術開発を進める J R 北海道をはじめとする関係機関との連絡・調整を図り、早期に国家事業として整備が進められるよう、今後とも情報収集に努めるとともに関係機関への要請活動も同時に進めて行くべきです。

なお、カートレインについては、トレイン・オン・トレインが実現することによりその技術が生かせることから、引き続き調査・研究が必要と考えています。

(3) 並行在来線の取り扱いに関すること

J R 江差線（木古内－五稜郭間）は、木古内町内での J R 貨物列車による度重なる脱線事故により幾多の議論を踏まえる中で、第三セクターにより鉄道を維持・存続することとなりました。

平成26年8月1日には、北海道道南地域並行在来線準備会社を設立し、平成27年1月1日からは、「道南いさりび鉄道株式会社」と社名変更が行われており今後、鉄道事業認可を得る中で、平成28年3月の第三セクター鉄道開業に向けた準備は予定どおり進められています。

第三セクター鉄道の開業に関しては、安全性と利便性の確保を最優先することはもとより、通学者や通勤者の利用を基本とはするものの、新幹線で来訪される観光客に利用していただくためにも、新幹線木古内駅の停車本数の現状維持が図られ、開業当初から見込まれる赤字幅の縮小と健全経営に向けた取り組みが最重要課題です。特に、第三セクターに関し新たな財政負担が生ずる場合は、速やかに議会報告なされるよう強く要望します。

(4) J R 江差線（木古内－江差間）の廃止に関すること

J R 江差線（木古内－江差間）の廃止に伴う代替路線バスは、函館バスにより平成26年5月12日から1日6往復で運行を開始し、約10か月が経過しました。

運賃は、J R に比べて2割程度の割高となっていますが、バス停を24か所にしたことや道立江差病院や江差高等学校まで路線を延伸したことにより、3倍以上の利用者となっています。

道道江差木古内線は、3月23日に新吉堀トンネルの貫通式も予定されていますが、道路拡幅について関係機関と十分連携を図る中で、喫緊の課題として取り組むよう強く要望します。

なお、鉄道資産・設備の処理・処分について、撤去計画を早期に策定するとともに、今後とも慎重な議論を行う中で、有効活用が十分図られるよう強く要望します。