

会議録

平成27年3月2日(月)場 所 3階 第5研修室

会議名：第17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 午後3時00分～午後5時27分
事務局 山 本、吉 田

会 議 次 第

1. 委員長挨拶

又地委員長 定刻に若干まだ早いのですが、ただいまから第17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、大変中途半端半時間帯からこの委員会をはじめることになりました。大変申し訳ありません。行政サイドといろいろな時間の調整をしたのですけれども、3時からでない町長が空いていないということでしたので、この時間を設定させていただきました。

今回、特別委員会を開催するにあたりましては、私達特別委員会あるいは議員の改選期にあたりますので、一つの節目として最後の任期中の最後の委員会を開催いたしまして、そして定例議会に委員会の報告をしなければならないだろうということで、開催させていただきました。

忌憚のない資料も出ておりますけれども、いろいろいままで事務調査をした中で、各委員が感じられたこと等を忌憚のないご意見をいただきながら、定例議会に委員会としての報告をしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

2. 調査事項

(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**

又地委員長 それでは、調査事項に入りたいと思います。

資料の確認をいたします。まちづくり新幹線課より、3月2日の日付で資料が出ていますので、ご確認をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

又地委員長 それでは、(1) 番目のトレイン・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についてを議題といたします。

先に町長のほうから説明をいただきながら、いままでの情報収集の過程を説明していただきながら、順を追って進めたいと思います。

それでは、町長、よろしく願いいたします。

大森町長 きょうは、どうもありがとうございます。

それでは、資料に基づきまして、ご説明をさせていただきます。資料は、1ページから9ページでございます。なお、(2)の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は、これらに関連いたしますが、委員長のお諮らいでよろしければ一緒ということでお願いできればと思いますがいかがでしょうか。

又地委員長 委員の皆さん、よろしいですね。

(「はい」と呼ぶ声あり)

町長。

大森町長 本年1月20日でございますが、北海道側の北海道新幹線建設促進道南地方期成会と青森県鉄道整備促進期成会、合同による中央要望を行ってまいりました。要望の内容につきましては、三つございます。

一つは、「新青森・新函館北斗間の平成27年度開業をしっかりとやってください」ということです。

二つ目は、開業後の全ダイヤの高速走行を実現に向けた。高速走行というのは、新幹線の速度を200km以上の速度を表現します。青函共用走行の問題の早期の抜本的解決。青函トンネルの中で貨物列車と新幹線が交差しますので、「抜本的解決を早くやってください」と。そして、それに伴って「地方の財政負担がないように」と、これが2点目の要望でございます。

3点目は、並行在来線の将来にわたる維持存続に向けた財政支援措置の確立。これは、現在寝台特急が減便、あるいは廃止という情報がありますので、その時には並行在来線の収入減につながることから、もしその場合には新たな国の支援措置を創設していただきたい。3点が要望事項でございます。当期成会のほうは会長が高谷北斗市長、青森県の鉄道整備促進期成会は、知事の三村氏がそれぞれ連盟で要望をしたところでございます。

行き先は、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの中の青函共用走行区間に関する勉強会というのがあります。お手元の資料の1ページをご覧いただきたいと思いますが、1ページに青函共用走行区間に関する勉強会というのがあります。これは、大きく整備新幹線のプロジェクトチームの中でも青函トンネルに特化した勉強会ということで、あえて我々が要望会に行くということで、この勉強会を合わせて開いてくれたということでございます。

座長は、青森県選出の木村太郎代議士なのですが、ちょっと前まではこの地位は町村代議士がやっておりました。町村氏も衆議院議長就任に伴って、変更になっております。

また、ここには事務局長というポストがありますが、事務局長は長谷川岳参議院議員が事務局長でございましたが、総務大臣政務官に就任したということで、自民党の規則でこの役を外れなければならないと。この日、前田一男代議士に交代をしたとい

うことをございます。勉強会のメンバーは何人かいるのですが、座長は木村太郎さん、そして事務局長は前田一男さんということになりました。それぞれ次第にあるように、議事の中で北海道からは高谷市長が、そして青森県からは副知事の青山さん。青山副知事が要望並びに挨拶をして、そのあと国土交通省より青函関係の予算の説明。そして、質疑・応答などがありました。出席してはじめてわかったのですが、ここには国会議員だけではなく、国交省の鉄道局。そしてまた、J R北海道、J R東日本、J R貨物、鉄道・運輸機構、それぞれ担当の出席の中で、この勉強会が進められておりました。

2ページ目には、開催した日にちと検討の状況の表紙がありますが、3ページ目をお開きいただきたいと思いますが、青函共用走行問題の当面の方針ということで、右側の青い枠三つ、これが現在国交省の鉄道局が考えている三つの案が載っております。

Aの時間帯区分案と、これは簡単に言いますと、新幹線が走る時は貨物列車は走らせないと。ということで、安全を確保するという内容でございます。しかし、それでは限界がありますので、常にそういう状況をやってきますと、貨物に影響が及ぶということで、開業当初はこれを何とか一本実現させるということで、いま動いているようでございます。

Bのすれ違い時減速システム等による共用走行案、これは現在特急列車が時速140 kmで走っておりますので、新幹線もその速度にしようと。そうすると、安全性は保たれるということでございまして、開業当初はこれが主流になるかと思っております。

Cでございますが、新幹線貨物専用列車導入案、これは我々がいつも議論しておりますJ R貨物とJ R北海道が研究開発をしたトレイン・オン・トレインを差しております。ここではじめて、国土交通省鉄道局がトレイン・オン・トレインについて、協議をしているということがはじめてわかりました。これまでは、J R北海道が木古内町の近隣自治体でも基地誘致について動いているから、まだやるもやらないも決まらないうちに場所で地域がもめていると。様々な影響を及ぼすので、木古内町さんにはあまり行動してほしくないと。これまで、J R北海道との間で約束事項を我々は守ってまいりました。しかし、こういうことが現実に行われているということがわかりましたので、これからまた私どもの行動にも影響が出てくるかと思っております。

そして次に、4ページをお開きいただきたいと思っております。4ページの4番でございます。先ほどのA案・B案というのは、あくまでも小手先の仮の姿とって私はいいのではないかと思います。そして、トレイン・オン・トレインこれはまさに本格的な高速走行の実現だと思っておりますので、ここにありますように「中・長期的な方策として、本格的な高速走行の実現に向けて、すれ違い時減速システム等による共用走行案や新幹線貨物専用列車（トレイン・オン・トレイン）導入案について、技術的な課題を抽出し、実現の可能性についての検証・評価を加速すること」と、「急いでやりましょう」ということが国交省の中でいま話し合われているということで、極めて大事な文言だというふうに受け止めたというところでございます。

このあとのページにつきましては、5ページ・6ページからずっとそれぞれの検討が必要な事項について載っておりますが、9ページでございます。トレイン・オン・トレインについて、これからどのような検討が必要なのか。そしてまた、検討状況という

ことが書いてありますが、当日の勉強会ではこの細かいところの説明がありませんでしたので、鉄道局からのコメントは聞いてはいないのですが、座長のお話の中では「相当貨物が重いので、そしてまた青函トンネルは入って行く坂道で登って行くことがありますので、非常に急な斜面を登らなければならない」と。したがって、「本当に前で引っ張って後ろで押す、これが時速200kmを出せるのだろうか」と。「こういったこともまだ検証が必要だ」というお話がございました。このところ、これから細かいところをまた情報を入手して行きたいと思っております。こういったことで、国交省ではトレイン・オン・トレインについて、いま早めに対応を出すというグループをしているということがわかりましたので、私どもは当8区選出の前田代議員が事務局長に就任されたということもありますので、国、そしてまたJR等からの情報収集をしっかりと入手しまして、トレイン・オン・トレインの基地誘致。さらには、カートレインの基地誘致にも結び付けるように、情報収集に努めてまいりたいと考えております。説明は、以上でございます。

又地委員長 町長からの説明がありました。委員の皆さん、町長の説明の中でこの辺はどうなのかという何か質問がありましたら、お受けしたいと思います。

吉田委員。

吉田委員 ただいま町長のほうから詳しい説明をいただきました。一時どうなるのかなという心配もされた中で、ここまで国も進んできたのかなと思って安堵しています。これにつきましては、いま函館開業に向けてすれ違い方式というのですか。この部分で対応していくのですが、札幌の延伸それも含めて前倒しという要素の中では議論もございまして、札幌開通になった時にはとにかくこれが必要になってくる時代になるであろうと私達も思っています。その中で、いまの町長の説明から申しますと、確かにその時代が見えてきたのかなと。そして、先ほどにつきましてもグループですか、整備新幹線の推進グループにも青森の木村太郎さん衆議員ですね。そして、前田一男衆議員がやはりもうここ青森とタックを組んで、この問題について検討するという説明がございましたので、町もいままで国に配慮しながらの誘致活動をしてきたわけですが、もうぜひこれからは隣もありますけれども、ある程度大きな声を出して、やはり札幌開通までに手立てをしっかりと行政、そして取り組んでいただきたいと思っております。

それで1点ほど資料の中に、今回平成27年度の予算で2.7億円の内数が出ているのですよね。この辺について、私達に聞いてもはたしてと思うのですが、どのような予算。どういうことがこれからその中でやられるのかなという感じがちょっと見えないので、もし聞いた中でどのようなことが本当に動き出してくるのか。それによって先が見えるのか見えないのかというのがはっきりわかってくるので、もしそれがわかっていたらこの辺の内容について教えていただきたいのと、あとJRの問題がすごいあったのですよね。そして、先ほどの9ページの説明の中でもありましたけれども、この技術的な問題、先ほど新幹線の問題。ああいうのと木古内の議会も苗穂に視察に行った中で、十分可能だということを知っているのですよね。だから、その辺の新幹線の中の下り・上りのそういうのが技術的にあと何年したら、電車だって格段に進歩して多分これはできるのかなと思うので、その辺ももし詳しい説明があったら聞いていたら、ちょっと説明をしていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

又地委員長 国会予算で研究費ですか、開発費ですか。2億、3億円近いものが何か新聞でも報道されておりました。もしその辺も掌握しているようであれば、説明してもらえればと思いますので、お願いいたします。

町長。

大森町長 確かに勉強会の中では、十分に説明をしていたように思います。いろんなことを考えながら緊張しながら座席に座っていたものですから、1から10までは承知していないのですが、6ページの下の運行管理システムの開発。これが27年度の予算ということで、26年度は左側にある運転保安システムの開発なのですが、この運行管理システムというものを開発するという予算に多くが使われるというふうな説明があったとように私は記憶しております。大変申し訳ない。全て覚えていなくて申し訳ありませんが、こういった事業をするというふうに伺っておりました。

又地委員長 もう1点。

町長。

大森町長 技術的な問題ですね。先ほど説明をさせていただいた上り・下りが大変だとかこういったようなことは、「大丈夫だろう」と。我々も「大丈夫だ」というふうにJR北海道から聞いているのですが、その検証を国土交通省はしっかりやらなければならないということで、実際に実験できる場合というのは青函トンネル中よりありませんので、いつの時点かその調査をするのだと思います。

又地委員長 吉田委員、よろしいですか。

ほかに。

笠井委員。

笠井委員 新幹線が140 kmとこれ新幹線ではないと思うのです。どうして140 kmで走るの。そして、東京から函館まで3時間半・3時間台で4時間までかからないというのは、140 km出して4時間で来るということですか。その辺ちょっとお願いします。

又地委員長 すれ違い時には140 kmに落とすという笠井委員のほうからその辺で、140 kmでは新幹線ではないと。これは従来から言われておりましたけれども、その辺も少し掘り下げた形でお願いします。

町長。

大森町長 笠井委員のお尋ねのとおりでございます。新幹線という定義は時速200 km以上を持って新幹線と言いますので、140 kmで走るのは厳密に言うと法律から言うと、新幹線ではないということになります。ただ、現在安全走行をすればこの手よりないというのも現実の問題でございます。では、この時速140 kmで青函トンネルを走る新幹線で函館までということになりますと、4時間を超えるという計算にもなりません。そして、4時間を切るということになりますと、この3ページ目のAの時間帯区分案。これが貨物列車を排除して、新幹線だけが200 km以上。おそらく、青函トンネルは260 kmを出しても問題なく作っておりますので、時速260 kmで走行することによって、函館までの時間を3時間50分という時間で到着できると。いま、それらの北海道新幹線に関係する人達は「4時間のこの壁」ということが、列車を使うか新幹線を使うか、飛行機を使うかという一つの壁になっていきますので、何とか3時間で函館まで新函館北斗まで来られるのだということをしてPRするために、1便は作ろうではないかとい

うのが現在進められている件でございます。因みに、広島と木古内というのは東京から距離が同じです。広島では、いま3時間50何分で東京まで来ます。広島でアンケート調査をすると新幹線6割、飛行機4割なのですが、これは広島の場合飛行場がものすごい不便なのです。ところが、函館の場合は飛行場が便利ですから、この6：4という比率も逆転する可能性があるかと、4時間を超えると。したがって、1便だけは3時間台というのを作って、それ1便だけでもPRしようということになっております。我々は、この140kmを何とかトレイン・オン・トレインを使って、200km以上で走ってほしいという要望をこれからも続けてまいりたいと思います。

又地委員長 笠井委員、わかりましたか。

ほかに。竹田委員。

竹田委員 吉田委員からも出されておりましたように、トレイン・オン・トレインの議論については、いままでは控えてほしいというようなことが国交省でも取り上げているということからすれば、少し前進したのかなというそういう評価をします。

ただ、この4ページに4番目に記載している項目を見ますと、確かに後段のほうでは「技術的な課題を抽出して、実現の可能性についての検証・評価をする」というすごく前向きな言葉に見えるのですけれども。一番最初にいきますと「中・長期的」と、緊急な課題ではないというような、逆にとれば。やはりここを急ぐのだという部分にしなければ、先ほど吉田委員も言っていたように、札幌延伸に向けてはこの部分は整理されるだろうと思うのですけれども、やはり木古内町とすればその前に1年でも早くトレイン・オン・トレインの基地の誘致これにやはりつなげなければ、我が町の生き残る。極端に言ったら生き残りが無いというくらいのそういう厳しい視線の中で、やはりこういう文言についても長期的な視点でなく、緊急性というか早く実現するような部分に持っていくようなこの勉強会の中でも、その辺今後のそういう機会の中では、その辺強く訴えていただきたいというそういうふうになります。

又地委員長 町長。

大森町長 竹田委員のお尋ねのとおりだと思います。これまでは、JR北海道は国に対して「多額の費用がかかることから国の事業にしてほしい」と、こういう要請をずっとしていました。でも、実際に国の事業になるのかどうかというのは、JRも実は入手していません。その中で今回、はじめて国交省の鉄道局がこういったことを検討しているということは、大きな前進だと思います。

また、「中・長期」という表現ですが、まず国の事業ですから何かに土俵に乗らないと前に進まないというのがあります。ですから、文言は「中・長期」になっていますが、ここに乗ったということは事業は継続して行われる。そうすると、次は我々は「誘致、誘致」という動きにするとまたいろいろとハレーションが起きますから、この現実的に抜本的なここで言う「本格的な高速走行の実現を1日も早くやってくれ」と、こういう要請活動はこれからできるものだと思います。これをこの勉強会である前田議員、あるいはJRとも相談しながら、間違いのない方向で進んで行きたいと思っております。

又地委員長 竹田委員、よろしいですか。

このあとに委員会報告の中で、いろいろいま竹田委員からも出たような、町として

我が町としてのこれからの要請活動、あるいは要望活動等も委員会の報告書に載せたいなと思っていますので、その時点でまたご意見をいただきたいと思っていますので。

ほかにございませんか。

福嶋委員。

福嶋委員 単純な質問を町長にしたいと思います。実は、いま先ほど笠井委員からも出た「140 k mで青森から来るので新幹線ではない」と。そういう前から青森県では、「負担金を出して140 k mでは意味がないのだ」と、「何のために負担金を多く出すかわからない」という陳情をしていましたけれども。私も何か1本よりスピードを出したやつが走らないのだと。そうしたら、何本走って1本なのかというふうなことになるのだけれども。先日、TBSのテレビ報道によりますと、全国で一番小さい駅の沼宮内駅が1日16本止まるのだと。その質問の中で、だから木古内は約5,000人と出ていましたけれども、何本止まるかとクイズを出してしまして、何本止まるかと。この辺で、12月頃にならなければはっきりした返事が来ないと。先般の私の議会だよりの中でも、編集後記の中にそのあれを載せたのだけれども、北海道の陳情団の中では函館市含めて、「スピードアップさせるためにあまり止まるな」とこういう陳情をしているのですけれども。「木古内にあまり止まって4時間を超えてしまったら、飛行機に負けるからあまりえらこら止まるな」と、こういう陳情をしているのです。町長も知っていると思いますけれども。そこで、私は16本止まる3,000人の沼宮内をおそらく半分いけばいいほうだなといままで私は思うのだけれども、その辺でそういう情報をというのは町長の中にないのかどうか。

もう一つは、私はいまどうも不思議なのは、木古内から新幹線のレールがトンネルを通してしてやっていますよね。青森から新函館までの距離と3分の2は、トンネルの140 k mは出ないと、出されないと。この間の走行試験で、260 k m出したのだと。実績あるわけですよ。そうしたら、木古内の駅から新幹線が貨物と別々な路線で行きますよね。そうしたら、その3分の1は260 k m出せるのではないかと。だからなぜ、140 k mより新函館までそのようになるのだと。どうして線路が同じ貨物の線路と違う線路を走るのですから、そういう点でもう少しスピードアップ。もう一つは、本数の関係がどうも曖昧というかわからないなど。わかる範囲内でお知らせください。

又地委員長 福嶋委員、140 k mに減速するというのは、「青函トンネル内ですれ違う時に落とします」ということですので、例えば青森からでも北斗からでも出発時から140 k mではないですから。その辺を間違わないようにしていただきたいなと思います。町長のほうからよろしいですか。

町長。

大森町長 本数の問題とスピードの問題でございしますが、まずスピードはいま又地委員長からの説明がありましたように、青函トンネルを含めたトンネル部分。要するに、青函トンネルの建設時に造られたトンネル。当町で言えば、建川トンネル。そのあと、森越トンネル、重内トンネル、湯の里トンネルとずっとありますが、青森側はちょっとトンネルの名前はわかりませんが、昭和の時代にできたトンネルの区間。これを総称して青函トンネルと呼んでいます。この間を減速するということとございします。建川トンネルは出てくると、もう貨物とすれ違うことがありませんので、このあとは2

60 kmで走るということになります。

そして、本数でございますが、まず本数のクイズは木古内町は発信元でございます。テレビでやっているのは、あれは取材に来たからでございます。木古内町が発信元で、そして隣の今別町に投げかけて「一緒にどう」と言ったら、「開業しますと一番人口の少ない今別町と、2番目に少ない木古内町で本数のクイズをしましょう」と。これは、当町の担当課が仕掛けたものでございます。答えは、JRのダイヤ発表の時ということでございます。

そして、いま岩手沼宮内が1日に往復16本でしたね。乗降客が1日に88人が平均というようなことがニュースで取り上げておりましたけれども、それが沼宮内は我々よりも人口は多いのですけれども、乗降客が一番少ないということで紹介されておりました。では当町では、何本止まるのだろうかということになりますと、全くわかりません。わからないのですが、一つの参考例からいくと、現在の終着駅である新青森駅の一つ手前。もう一つ行くと八戸ですけれども、一つ隣に七戸十和田駅とあります。大体東京から早いやつが1時間に1本走るのですが、私が乗っていくやつはほとんど止まりますので、ですから早いのも止まる。各駅停車みたいなのも止まるでしょうから、ある程度新函館北斗開業時には止まるのではないだろうか。そこはあまり私は「大変だ、大変だ」とは思っていないのですが、問題は札幌が開業する時です。札幌開業する時は、飛んで行くのではないかと。もう止まらないのではないだろうかという危機感を持っています。それは、いまから15年あとになります、これからの要望でもっと先延ばしにしたいと思いますが、取りあえずいまだと15年経つと札幌延伸と。その時に、JR北海道に物を申すということになると、どれだけの乗降客がいるかということが問題になります。88人だと16本よりも少ないかもしれない。したがって、まちづくりについても北側は駐車場だけにして、乗るかたがただで、さっと乗ってさっと帰れると。こういうことで、乗る人を増やそうと。降りる人は広域観光をやって、そして松前だ、江差だ、様々なところに行くそういう企画を観光職、こういう人達と一緒に作って、木古内でたくさんのかたが降りていただくと。この降りていただく乗っていただくことによって、札幌延伸時にJRに要請活動ができると。おそらく我々何かはここにいませんけれども、我々の後輩の人達がいろんな形で要望活動がしやすいように、木古内に1本でも多く止まっていただけるような、いままちづくりを進めたところでございます。そういうことで、これからということではいま考えて、実際進めております。

それから、函館市が「木古内に止まるな運動」というのは、残念ながら私は耳にしておりませんでしたので。以上でございます。

又地委員長 いま福嶋委員のほうから。

(「関連」と呼ぶ声あり)

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 先ほど委員長、福嶋委員の質問に対して「トンネル内のすれ違い時に140 km」だと言いました。町長は共用区間、我々は共用区間が140 kmだというふうに理解をしていたのですけれども、委員長の理解をしているトンネル内のすれ違いの時だけ140 kmというのとえらい違いだから、その辺ちょっと整理してください。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午後3時36分

再開 午後3時44分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

ほかにごさいませんか。

町長、木古内駅は請願駅ではないのですよね。これは、なぜいま私が出そうというのは、本数ありますよね、止まる本数。それは、うちの駅は請願駅ではないということは、青函トンネルから出てきた列車が、あるいはいま入って行く、向こうに本州のほうに行く新幹線がどうしても。例えば、向こうから来る列車がトンネルを抜けて来た場合には、どうしても必要な位置にうちの町があったと。だから、請願駅ではなかったということなのですよ。そうすると、列車の本数に関しては、少し期待が持てるのではないのかなというふうな思いはあるのですよね。随分、昔一生懸命旧鉄建公団だとかJRさんに陳情に随分足を運んだと。だけれども、当時の亡くなりましたけれども、坂本さんがいろいろ教えてくれた過程の中では、「木古内は請願駅ではない」と。それは、「この青函トンネル開通とともにどうしても必要な位置にあるのだ」と。だから、「請願駅ではない」というような話をしてくださった経緯があるのですよね。そういうことを考えれば、沼宮内駅が上下線で16本だと。いうことよりも、少し期待感を持っていいのではないのかなと。

それと、まちづくり新幹線課のほうでいろいろ試算しましたよね、木古内駅に何人降りてくれるかと。降りてほしいという希望的な数字かもわかりませんが。そして、この人達が降りて、このくらいの人降りて、そして資料として過去に最近の資料だったと思うのですけれども、これだけの購買力があるだろうという試算もしたのですよ。してくれましたよね。それからいくと私はある程度、ある程度と言うよりも本数の部分に関しては、町として木古内町としてその辺をきちんと理論武装する中で要望すれば、それなりの本数が確保してもらえないのではないのかなという気がしているのですよね。これは、やはり請願駅ではないという強みだと思うのですけれども、町長はその辺どう考えていますか。

町長。

大森町長 当町の駅の役割は、避難駅という役割がまず第一になります。これは、津軽今別の駅も同じでございます。お気づきのかたいらっしゃると思いますが、普通上りと下りがあればいいのに、当駅には真ん中にもう1本、普段使わない線路があります。これは今別も同じでございます。有事の時にはどちらかが上り、どちらかが下りが止まっているというまさに避難駅でございます。この避難駅をはたして必要性というふうに捉えて、たくさん本数が止まるかということになると、その辺は何ともわからないのですが、現在特急列車往復20本止まっています。20本のうち、20本止まっていますので、JR北海道に対しては私は「最低この本数は止めてください」と、「20本は止めていただきたい」と。新幹線の走ることによって、「いまよりも不便になるということだけは避けていただきたい」というお願いはしております。このお願いもこれ

からは議会の皆さんと一緒にあった行動が必要になってくると私は思っておりますので、また改選になりまして新しい皆さん方と協議をしていくことになるかと思いますが、ぜひこの度の委員会のまとめにおいてのJR北海道に対して、本数を要望して行くと。期待だけはあっても、実際に文章で届けるということは大事なことだと思しますので、ぜひその点も皆さんのご協力をお願いいたします。

又地委員長 ほかにありませんか。

いろいろご意見も出ましたけれども、例えば町長の説明の3ページのAの案、あるいはBの共用走行案。これらをいろいろあれしていきますと、我が町としてやはりC案の俗に言うトレイン・オン・トレインのところについてほしいというような意を強くするところではないのかなとそう思います。

トレイン・オン・トレインに関する基地誘致に関する事で、ほかにありませんか。

カートレインの話は、委員の皆さんから出ませんでしたけれども、トレイン・オン・トレインの基地誘致に例えば向かって行くと。これは、カートレインに係わる情報収集及び誘致に関する事で、一緒に内包されると思うのですね。ですから、その辺いま町長のほうからもいろいろあると思いますけれども、町長。

大森町長 委員長のご説明のとおりでございます。トレイン・オン・トレインの基地ができますと、JR北海道の説明ですと、「そこに駐車場を造るとそのまま使えるのだ」ということでございますので、技術的には大きな問題はないということでございますので、まずはトレイン・オン・トレインの基地ができること。そこには、自動的にカートレインの基地になるということのようでございます。

又地委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

(3) 並行在来線の取扱いに関する事

又地委員長 なければ、3番目の並行在来線の取扱いに関する事を議題といたします。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでは、私のほうからは調査事項の(3)並行在来線の取扱いに関する事について、ご説明いたします。

昨年8月の会社設立以降の状況につきまして、主にご説明申し上げます。はじめに、会社の設立でございますが、設立は平成26年8月1日、名称は北海道道南地域並行在来線準備株式会社でございます。事務所は北海道庁の1階、役員につきましては、代表取締役社長に北海道の副知事、代表取締役専務に北海道総合政策部交通政策局長、取締役は木古内町長と北斗市長、監査役には函館副市長が就任して、こういった体制でスタートしてございます。

次に、会社名の決定でございます。会社名は、道南いさりび鉄道株式会社でございます。決定までの経過でございますが、応募期間が平成26年10月1日から平成26年の11月23日まででございます。応募総数が6,207件ございました。これを会社名選考委員会が最優秀賞を1点、優秀賞を4点を選考してございます。選考委員は10名で組織してございまして、木古内町からは2名参画してございます。昨年12月24日の取締役会

及び臨時株主総会で承認可決されまして、平成27年本年1月1日から会社名を商号変更しているという状況でございます。

次に、安全運行体制でございます。社内には、安全管理アドバイザー会議を設置してございます。これは、鉄道技術に関する有識者で構成しておりまして、譲渡資産に係る検査記録の調査、確認、委員による現地調査を行い、安全性に関する提言を受けております。

それらの提言を踏まえまして、平成26年11月19日、J R北海道に対しまして、線路、土木構造物（橋梁、トンネル）でございますが、これらの整備について要望を実施し、J R北海道からは譲渡前に対応する旨の回答をいただいております。

次のページ、11ページをお開きください。次に、要望活動でございます。江差線（五稜郭・木古内間）の経営分離に向けた鉄道輸送の安全運行体制の構築につきましては、平成26年10月17日、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、北海道道南地域並行在来線準備株式会社の連盟で、国土交通省並びに運輸安全委員会に対し、要請書を提出してございます。

要請内容につきましては、J R貨物列車事項に対する早期の原因究明と必要な対策の実施、基本合意に基づく安全体制の構築に関するJ R北海道及びJ R貨物に対する指導でございます。

次に、寝台特急列車の維持存続でございますが、平成26年8月19日、本年1月29日、並行在来線関係道県協議会北海道・東北ブロック。これは、北海道・青森県・岩手県で組織してございますが、国土交通省並びにJ R東日本に対しまして、寝台特急列車の維持存続について、要望書を提出してございます。

また、本年1月13日上記内容につきましては、J R北海道に対しても要望書を提出してございます。

次に、平成27年度の予算でございますが、道南地域第三セクター鉄道会社初期投資負担金につきましては、1,595万2,000円でございますが、内容につきましてはJ R北海道から譲り受ける土地、線路、車両等の鉄道資産と、J R設備分離工事、保守管理用機器やシステム、新たな設備投資等にかかる費用の約27億円から道南いさりび鉄道株式会社の借入金これを控除した3億6,254万7,000円の4.4%が木古内町の負担分でございます。

次に、道南地域第三セクター鉄道会社出資金これにつきましては、1,056万円でございますが、開業準備費の2億4,000万円の4.4%でございますが、これは本年平成26年度予算計上している額と同額でございます。

最後になりますが、今後のスケジュールでございます。今月3月22日に、道南いさりび鉄道取締役会が開催される予定でございます。この取締役会等の場におきまして、会社のロゴマーク、コーポレートカラー等の発表、会社名募集最優秀賞の贈呈式を行う、このような予定になってございます。

また、現在五稜郭・木古内間の線路の廃止・廃線手続き、これをJ R北海道のほうからは行われておりまして、また道南いさりび鉄道のほうでは、今月中に鉄道事業の認可につきましては、国土交通省に対し書類を提出する予定になってございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

又地委員長 福田課長からの並行在来線の取扱いに関する事で、説明がありました。委員の皆さん、質疑を受けます。

竹田委員。

竹田委員 まず1点、27年度予算に関連する部分で、初期投資負担金1,590万円あまり。それと、出資金については26年度も1,050万円予算計上をしているのですけれども、27年度の予算にもまた1,050万円、出資は1回すればいいのではないですか。なぜ2回も3回も出資金を。26年度、出資金を執行しなかったのかどうなのか。それ、やはりできればいろんな事務調査を含めた部分があるわけですから、こういう部分が決まれば速やかに、やはりこういう議会にもその辺の情報を提供してもらわないと困る。というのは、遡れば確か12回の交通体系の中で、いろいろ町の4.4%の負担を含めて、議論があったわけですね。当初は、660万円くらいの木古内町の負担だと。それであれば、「10年間財政的には耐えられる、大丈夫だ、だから鉄道で合意しましょう」というスタートの時点がそうだったのですよね。その後、貨物の脱線事故等々からJRの当初のスタッフが50名から75、80だとかと増員になった。そのことによって、費用も負担増になったということで、その数字を確か12回の時は880万円から許容範囲の中で、1,100万円くらいの負担だというさういふ。だから、この財政的な部分については、かなり議論をしたように思えるのですよね。だから、そのことをいま出資金が2か年必要なのか、2,100万円出資をしなければならない。そして、以前はこの町の負担の区分と言いますかそれは初期投資含めた経費の部分も包含した部分で、許容範囲の中で、当初は660万円から880万円から1,100万円の許容範囲であれば、我が町の財政が耐えられる。その部分を議会としてもかなり心配した議論。いま見れば初期投資が1,500万円、そして出資が去年とことしの部分を合わせて2,100万円。当初、我々が描いていた数字と全然違うのですよね。この部分は若干、一般質問でも私は提示していますから、やはりこのことが住民説明をどうするのだということにつながってくるのですよ。当初は、「660万円だからいいだろう」ということで議会としてもOKしたわけなのですよね。そういう当初の初期の考えから変わったのか、最近財政に余裕が出たからどんどん負担増になってもこの部分には耐えられるさういふ見通しなのかどうなのか。財政の長期的な視点も含めて、町長。私は、12回のこの交通体系の中で、いろいろ町長ともやり取り。町長は財政負担については、木古内町がこれこれの財源があるからということではなくて一つの戦場、戦いの場だということで、腹をくくって臨んでいると。私はそのことに期待をしていたのですよね。ですから、こういう負担が増えたのであれば、なぜどうしてさういふことで増えたのだという部分を、議会側にもやはり説明してもらわないとやはり困るのですよね。その辺、この27年度に予算計上している部分の初期投資の部分と、26年も計上した出資金のまず考え方。

それからもう一つ、10ページの一番後段にあるいろんな各トラブル等含めた「線路、土木等の整備を要望している」と。この要望ラインを示してください。何々を整備してほしいということで、出しているのかどうなのかという部分について。この2点。

又地委員長 ちょっと随分時間はかかりましたけれども、説明をいただくのは27年度予算の部分と、それから三セクの出資金。26年度・27年度、2か年にわたっての出資。そのあたりをちょっと詳細に説明いただきたい。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 地元の公共負担につきましては、以前ご説明申し上げましたとおり、先ほど竹田委員もお尋ねになっているとおり、途中当初見込んでいた人員55名体制というものが、85名まで増えたというような経緯で、地元公共負担が増えたという経緯がございます。それで、10年間で23億円程度というようなことで、ご説明申し上げ、ご理解いただいたものと思っております。この23億円を4.4%、単純平均しますと、年間当町の場合1,000万円でございます、この度の予算計上でございますが、初期投資につきましては、これはJRから譲り受ける資産ですとか新たなシステム導入、三セク運行のためのシステム導入。こういった初期投資にかかる費用でございますので、1回だけかかります。また、出資金につきましては、これは5億8,000万円。5億8,000万円の出資金が必要という試算の会社の経営計画の中で、5億8,000万円のうち1億は外部、民間から出資をいただきましょと。残った4億8,000万円につきましては、地元自治体で拠出ましょと。これについては、単年で支出するとなれば、負担が非常に大きくなるということで、開業の2年前。2か年に分けて、少しでも単年の負担を軽減しつつ、出資金は支出ましょとということでございまして、23億円が単純平均すれば4.4%で、木古内町の場合は年1,000万円。ですので、今後これが会社の運営補助に変わっていくこととなりますけれども、運行が開始されれば。そうなれば、この1,000万円の額は若干下がってくるというのが、現在の会社の経営方針、試算の中身でございます。

この件に関しましては、この特別委員会の中で以前、ご説明申し上げた場面もあったというふうに我々認識してございます。以上でございます。

又地委員長 竹田委員からの先ほど出資金というのは、道南地域第三セクター鉄道会社出資金、これは1回でいいのではないかとこの部分。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでこの1,056万円ですが、2年に分けている理由は、単年の支出の1年で払うとなれば、各市町、北海道も含めて。負担が大きいものですから、開業までまだ2年間あるということで、単年の負担を少し軽減するというので、2年に分けて出資金は支出しているということでございまして、これはどちらでも町村の自治体の考え方によって、出し方は1回でもいいですし2回でもいいです。それは、制約はございません。

又地委員長 竹田委員、よろしいですか。

竹田委員。

竹田委員 要望の可能性はどうかということ、いまの出資金の部分はわかりました。前に先ほど言いましたように、12回の交通体系の中で資料が出されています。それからすれば、全部負担が包含されているのですよ。やはりこういう区分をして、「例えば出資金が2か年での、例えば財政負担の軽減からすれば2か年で、我が町は出資金を支出しますよ」とか。例えば初期投資は一度だけですけども、前のこの資料からすれば、「出資金も初期投資も運行経費もトータルで例えば800万円から1,000万円という我が町の負担ですよ」とそういう説明をして以来、この負担の部分については、何の行政側からの説明はなかったものですから、我々はこの今回の予算含めて、随分金

額がこんなに増えるのかというそういう心配をするのですよ。やはりその辺がはっきりしたのであれば今後、維持管理。来年度28年度の予算からは、「1,000万円を切るような負担で済みます」という「そういう見通しです」だとか、やはりそういう部分の説明をしてもらわなければ。我々、これだけ見ても理解ができないわけですから、そういうことで一つ。

又地委員長 私のほうからも一言あります。いままで交通体系、この委員会として担当部局に「何か変わったことがありますか」ということを再三打診してきたのですが、平成27年度予算絡みで今回出てきたということなのではございますけれども、私達も改選期に入ります。多分、この委員会も継続の特別委員会になると思うのですが、今後、随時もし変わったことがあれば、継続される特別委員会のほうに情報を流していただき、適切な説明をお願いしたいということを添えておきます。

ほかにございませんか。

新井田委員。

新井田委員 新井田です。

(「委員長」と呼ぶ声あり)

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午後4時13分

再開 午後4時14分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

東出委員。

東出委員 関連でそうしたら、実は13回の委員会でこの議論はされているのですよ。その時点で出たのは、耐震工事の関係。ということは、トンネル、橋、これらについては、自分からも投げかけていますし、そちらも答弁しているのですよ。その辺の私は要望事項の確認。

それからもう一つあるのは、JR貨物が脱線した大きな理由の中には、枕木が老朽化していると。それで「どうなの」というところにおいては、「PCに切り替えて8割切り替わっていますよ」とあなた達言っているのですよ。「これを要望する」と言って、我々にそうやって答弁しているわけですよ。だから、経過が説明をしてくれば竹田委員の質問にどういう形で、安全性に関する提言要望を実施するというのは、その辺やっは実施していると思うのですよ。だから、その回答をきちんとあなた達が言ってあげなければならないのですよ。これは、JR開業前の大きな作業の中に一つ入っていたのです。その確認なのです。それをきちんと。

又地委員長 いま第13回の特別委員会では、いろいろうちの町からこの委員会で投げかけをしたと、担当部局に。そうしたら、13回目でJRさんとの基本合意についてが出てきていたのです。だから、その辺を加味した中で、もし答弁がある・こういう確認をしていますよということがあれば答弁をいただきたい。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 JRとの基本合意につきましては、開業前に三セク鉄道会社

のほうからアドバイザー会議等を組織して、要望した事項について、JRは対応する。また、開業後においてもJRの責任で修繕しなければならないものは修繕する。これが基本合意の内容でございません。

アドバイザー会議、こちらのほうからJRに対して要望した内容につきましては、線路関係では6項目にわたって、要望を出しております。

これは枕木、それからレール、それから曲線、カーブ、それからレールの摩耗、それからPC枕木や軌道パット、レールの間にあるクッションです。それから木古内駅構内の分岐器、ポイントです。これは、レールの交換ということです。あと土木構造物に関しましては、このトンネル橋梁につきましては、健全度判定という土木構造物に関する老朽化に関する指数があります。これを、現地を確認した上で判定をし、橋梁トンネルの修繕を求める箇所は出していくと。

それから、あと橋梁につきましては、塗膜の劣化度。塗装が悪くて錆が上がっているような箇所です。これらの修繕も出しております。それから、コンクリート桁の橋梁。これは、コンクリートの剥落防止対策等の要望。こういったものが今回出しました、今回と言いますか11月19日に出しました要望の中身でございまして、JR北海道さんのほうではこれらについて、「譲渡前に対応する」という旨の回答をいただいているという状況でございます。

又地委員長 よろしいですか。

「譲渡前に対応する旨の回答」というのは、例えば線形改良の話、枕木交換、あるいは道床交換等々の話は、前にも説明は受けています。この「譲渡前に対応する旨の回答を得ている」、これは何の回答をするのですか。回答をもらえるのですか。例えば、うちのほうから委員会としていろいろ担当課のほうに、「こういうことはどうなの」と。それは、全部例えばどここの何キロかな。JRさんの場合は、何キロ地点の何をやったとかというふうになると思うのですけれども、そういう全て終わりましたというものの回答をもらえるということなのですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 道南いさりび鉄道としてアドバイザー会議から現地確認、また調査記録等をしっかりと検証した上で、出されたその指摘事項・提言。こういったものをいさりび鉄道としてJR北海道に対し、合意事項に基づき要望をしていると。それに対するJRさんからの回答ということでございます。

又地委員長 11月19日ということでしたよね。それ以降やっていないのですよね。だからその辺にちょっと、委員の皆さんからの注文が付いているのだらうと思います。

ほかにありませんか。

新井田委員。

新井田委員 ちょっといまの要望事項に関連しますけれども、内容に関しては概ね順調にスケジュールも含めてかなり良い線いっているのではないかとそんなふうに思っています。そういう中で、要望事項を過去にこの安全に対する議論は、相当声高らかに行政さんのほうにもお願いしたり、我々もそんな思いを含めてやってきました。そこでこの要望の中に、わかっている範囲で結構です。新会社の準備株式会社なるもので、国土交通省にいろいろ要請をしていると。その中で、いわゆる一連のJRの貨物

の脱線事故。この辺のずっと新聞紙上でもかなり多く問いただされて、一部こういう原因かなというような報告もありましたけれども、いまいまこの要望。これは、いまどうのこうのという問題ではないのですけれども、過去の起きた段階からこういう名前が変わって新たにということなのでしょうけれども、この要望に対してどういまいまの説明があったのかどうか。「いまはこんな状況ですよ」とか、「もうちょっと時間がほしいね」とか、そういう部分があればちょっと。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 国土交通省あるいは運輸安全委員会に対しましては、これまでも協議会のほうで事故原因の早期究明に対する要望、また三セク鉄道会社のほうからもそういった形での要望は出しております。その中で3回ありました脱線事故、この中の1回目の事故につきましては、積荷の偏積と。偏った積み方というようなことで、事故原因のほうは答えが出されてございます。

運輸安全委員会等におきましては、こちらからは要望は出すものの、これはあくまで事故原因の公式発表があるまでは、いつ頃ですとかいう時期の明示、こういったものはございません。発表されてわかるという状況でございます。

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 説明はわかりました。しかしながら、そうは言えどもこれは必ずやはり究明していただかなければならない。とにかく安全は何よりも優先するという思いで、それはやはり事務局も含めて、これからどんどんどんどんやはり押していただいて、一刻も早くそういう形になるように努力をしていただきたいと思います。以上です。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 1点、町長ちょっと確認をしたいのですが、今後道南いさりび鉄道株式会社が設立されました。そして、これ名称は北海道道南地域並行在来線準備株式会社というのは今度なくなるのですね。そうすれば、今後はここに書いている取締役会で例えば同等レベルというか、株主になっている役員の方が協議をすると。いままでやっていた準備委員会の幹事会だとかありましたよね。今度その部分がなくなるのだろうか。その辺の動きが我々も例えばいろんな言う場合に、取締役会と言わなければならないのか、幹事会と言えないのかというものがあるものですから、その辺ちょっと。

又地委員長 今後の流れをお知らせください。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 昨年8月1日に三セク会社が設立されまして、この1月1日から道南いさりび鉄道株式会社に正式に名称が変更になったということで、ここには資料にも付けてありますとおり、役員体制は北海道副知事以下このとおりということになってございます。これは三セク鉄道会社、現在の道南いさりび鉄道の体制でございます。会社につきましては今後、鉄道事業認可、それから鉄道事業の経営、これに直接携わるのがこの株式会社でございまして、協議会につきましては構成は会社の役員体制とほぼ同じでございます。首長レベルが協議会の構成、協議会は今後も継続いたしまして、会社の経営には直接関わるわけではないのですが、経営方針ですとかあるいは会社の利用促進に関するサポート体制、また幹事会においてはそういったものを詳細に詰める。こういった形で幹事会も残りますし、協議会も残っていくというような

形で、今後は会社があつて協議会もあつてという形で進んでいくと。協議会は地元の意見ですとかアイデアとかというものを鉄道会社・三セク会社のほうに伝えつつ、サポートしていくというようなイメージになろうかと思います。

又地委員長 要約すると、従来は道南地域並行在来線準備株式会社だったと。けれども、社名が変更すると、社名が変更するだけですと。そして、役員等に関しては、そのまま残るという認識でよろしいわけですね。

又地委員長 ほかに。

（「なし」と呼ぶ声あり）

又地委員長 並行在来線の取扱いに関することに関しては、ないようですので終わりたいと思います。

(4) JR江差線(木古内－江差間)の廃止に関すること

又地委員長 (4) 番の J R 江差線 (木古内－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。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでは、調査事項の J R 江差線 (木古内－江差間) の廃止に関することについて、ご説明申し上げます。

資料の12ページをご覧ください。はじめに、J R 江差線 (木古内－江差間) 対策協議会について、ご説明申し上げます。

構成につきましては、会長が木古内町長でございまして、副会長が江差町長と上ノ国町長でございまして、次に、江差木古内線バスの運行状況でございまして、14ページをご覧ください。これは、昨年5月12日のバスの運行開始からの乗車人員でございまして、利用状況でございまして、鶴岡禅燈寺から木古内間が中学生3名が定期券を利用している状況ということでございまして、9月末までは、江差ターミナルまでが運行区間でございましたが、10月1日から江差病院・江差高校まで運行区間を延長してございまして、10月以降乗車人員が約3倍程度になってございまして、これは9月まで運行していたバスの利用者が移行したものでございまして、バスの停留所別の利用状況を確認いたしますと、木古内駅前から江差ターミナル間の利用者につきましては、路線延伸後も延伸前と同水準の約30名程度となっております。9月末までのこの江差ターミナルにつきましては、小砂子線というバス路線が江差ターミナルから江差高校・江差病院まで運行していたと。これが、9月末をもってその区間の運行を休止し、江差木古内線のバスの路線になったということで、その利用者がそのまま江差木古内線バスに移ってきたという状況でございまして。

次に、基金の状況でございまして、基金の名称は、江差線代替輸送確保基金でございまして、平成26年度の状況はこれは決算見込でございまして、J R 北海道支援金が3億円、利子収入が100万5,139円、補助金これは今年度初年度でございまして、初期投資と運行補助でございまして、これが8,462万4,580円、年度末の残高は2億1,638万559円の見込みでございまして、この J R 北海道からの支援金は平成27年度、28年度、あと2年間継続することになります。

それから次に、停留所でございます。本年4月から鶴岡地区・大川地区に各1か所、停留所の追加を予定してございます。これは、地域からの要望を受けまして、増設するものでございます。

次に、鉄道資産・設備の処理でございます。はじめに踏切でございますが、昨年5月11日の江差線（木古内・江差間）廃線後、踏切内のレール、枕木はJR北海道が速やかに撤去してございます。遮断機等の設備につきましては、平成27年度中に撤去の予定となっております。

次に、土地、建物、その他の設備でございます。15ページの別紙2をご覧ください。これは、譲渡を受ける土地の一覧でございます。左側にあります物件と書いてありますが、イの項目。この土地は、現在既に登記がなされている土地でございます。その下の口の土地、これは現在登記がされていない土地でございます。この土地につきましては表示登記後、町に引き渡されるということになってございます。土地の譲渡契約につきましては、年度内に締結いたします。

次に、16ページの別紙3をご覧ください。これは、物件工作物の一覧でございます。橋梁の5m未満一番大きな項目ですけれども、これは土地とともに譲渡を受ける資産でございます。その他の資産につきましては、基本的には撤去が前提ということになってございます。

また、架空ケーブル、地下ケーブル、支線、コンクリート柱、木柱、下水きょ、横断管等、なだれ・雪おおい、落石・なだれ防止柵といった項目がございますが、これらは土地代金と撤去費を相殺する物件ということになってございます。撤去費用は、全額をJR北海道が負担いたしまして、それぞれの資産を撤去するのかしないのか、現場に存置するのか。この判断は、町に委ねられております。

それから、平成26年度につきましては、全鉄道設備の確認、それから概算事業費の算出を行っております。

平成27年度につきましては、譲渡された鉄道資産の撤去、存置の判定を行い、撤去計画を策定することとしてございます。

次に、12ページへお戻りください。道道江差木古内線新吉堀トンネル工事の状況について、ご説明申し上げます。今月でございますが、3月23日に吉堀トンネルにつきましては、貫通式の開催が予定されてございます。今後、橋梁工事、舗装工事、照明工事等を施工いたしまして、供用開始につきましては平成28年秋頃の予定ということになってございます。以上でございます。

又地委員長 課長の説明が終わりました。質疑を受けます。

竹田委員。

竹田委員 町長、木古内町がこの協議会の会長になっているわけです。バスの運行実績を見ても予定通りなのか、いまのところ順調に利用されているような気がします。やはり、年に1回は協議会の会長として函館バスさん、函バスさんとやはり懇談というか協議の場を設けるべきではないだろうかという老婆心ながら。今年度は雪も少なかった。運転手さんに例えば、運行についてのいろんな悩みだとかそういうあれがなかったのかどうなのかという部分も把握すべきなのかなという気がするものですから、今後、協議会の会長としてどういう動きをするか。函バスさんとの懇談ばかりではな

くて、いろんなことをもし考えていることがあればお聞かせ願いたいと思います。

それともう1点、江差まで例えば車で走ると特に感じるのですけれども、吉堀トンネルを境に檜山側・湯ノ岱側については、すごく道路の改良含めて工事がしょっちゅう頻繁に行われているのですけれども、トンネルから木古内よりと言いますかその動きがちょっと寂しいような気がするものですから、その辺の要望。前から言われているあそこの川瀬さんところの踏切を渡ったカーブ。あそこの解消もやはり鉄道がいま廃線になってなくなったわけですから、どうすればいいのか一番財政的に負担のかからない方法はないだろうかという部分についても、もっとやはり協議会の会長として、また木古内町長として、もっとやはり積極的に行動を取るべきだと思っていますので、その辺について町長の考えがあればお聞かせ願います。

又地委員長 町長、大川地区の線形だとか地理的なものご存じかと思っておりますので、その辺町長の考え方を伺います。

町長。

大森町長 まず最初に、函バスの森社長との協議とか懇談。しょっちゅう会う度にこの話題をしているものですから、改めていま竹田委員から「正式な場を」と言われて、「そうか」ということを感じましたので。これは、協議会である上ノ国、江差町長とともにこういった正式の場を設けるのも一つ大事なことだということ認識いたしました。ただ、これまで非常に会う機会が多いものですから、会う度にこのバスの話題に触れておまして、「お陰様で人数が増えました」とか、あるいは「木古内のほうはやはり同じくらいですね」とかというこういうきょうご説明をさせていただいた内容については、常に意見交換をしているという現実でございます。

もう一つの主要道江差木古内線の整備でございますが、委員のお尋ねにありますように、江差側から木古内町側にこれまでも工事・整備が進んでまいりました。この中で、北海道新幹線の工事のスタートに合わせよう形で、北海道はこの路線に非常に力を入れるようになりました。今般、行っております新吉堀トンネルの施工などは、まさにその現れでございます。当町の路線の中で、ご指摘があった大川地区の非常に見通しの悪い、冬場になるとあそこでスリップなどが起きる可能性もあるような、非常に交通安全にとっては悪い道路。ここは、川があって道路があって、崖があって、線路があると。この線路がいま無くなりますと、道路の拡幅ができるということになります。こういったことを当町を含めまして、江差と三つの自治体で組織しております主要道江差木古内線の整備促進期成会の中で、毎年渡島総合振興局の元の土現。いまは函館建設管理部、そしてまた道庁の土木部、こちらに要請活動を3町で揃って、それには私ども首長とそれぞれの議会の議長にも一緒に構成員となっていて、年に1回要請活動をしていただいている。そこに行った際には、それぞれの町からそれぞれの町が抱えているところを細かく説明をして、特に函館ではここの事情に詳しいものですから、それについては細かくお話をしますし、道のほうはきちんと函館のほうから連絡がいつていますから、そこはあまり細かい話はしませんけれども、しっかりと要望活動の中で、いまご指摘いただいているところも要望をしております。早期に新幹線時代に合わせる形で、1日も早く全路線整備していただくようこれからも引き続き要請活動に努めてまいります。

又地委員長 ほかに。

福嶋委員。

福嶋委員 町長に一つ、お尋ねいたします。新幹線が来年いよいよやって来ます。それから、いまバスの江差・木古内間のバス会社が営業所が木古内にごいません。知内にあるわけですね。この関係で、いままでは知内が主と言いますか営業所をずっとやってきました。この時期になったら我が町に、その営業所の場所は必要でないかと言いますか。聞くところによりますと、担当者は「不便だ」と、「木古内に逆戻りして知内まで帰らなければならないのだ」と。どうしてそういう不採算というよりも不便だと。こういう話は聞いているのです。という話で、担当者自身が「わざわざ知内に帰らなければならないのだ」と、「木古内に営業所の場所があったらすごく便利だ」とこういう話を言っているのですね。だから、知内町に遠慮しているのか、私はこの際やはりきちんと江差線が出て、木古内が会長になった。そして、お客さんを増やすと。もう一つは、人口減少に木古内がなくなる人口減少の町に入っているでしょう。全国で5位にいらいますか。こういう時期にやはりそういう点で、企業誘致もいいけれども、やはりそういう点ももう少し検討してみる必要があるのではないかと。知内に恐れて何もできないということは、知内も人口逆転しました、去年あたりから。それも含めて何人か来るかわかりませんが、やはり「我が町に新幹線が来る」こういう時代になったら、要請活動もしたほうがよろしいのではないですか。町長の考え方を。

又地委員長 事務調査の議題からちょっと外れているきらいもあります。その辺ちょっと大目に見まして町長、考えがありましたら一言。

町長。

大森町長 福嶋委員のお尋ねのとおりでございます。回送バスが木古内と知内の間を大型バスも、そしてまた江差行きのバスも常に走っています。これは、海岸沿いを走ることから塩水に多少あたるでしょうし、また人の時間外という問題も出るでしょうし、その負担は全て渡島西部四町であったり、この江差線であれば渡島と檜山の3町が負担をしなければならないと。こういったことから、早い時期に現在の森社長に対して、その件を要請いたしました。「当町では敷地も用意します」ということで、話をしました。カッカカッカ燃え上がるように、森社長が怒りました。それはなぜか。それは、松前線の廃止があった時に、4町で協議してあなた方が「知内にバスのターミナルを造ってください」と言ったのだと。それを「いま何を言っているのだ」と。こういうことで、4町で協議をしてそれで木古内が「良し」となれば、「それはいつでも自分達は動く」と。だけれども、その当時のことを知る自分にとっては、大変怒りを覚えるということで、まずは「怒らないでください」と。「いまの話はなかったことにして、もう1回我々も考えますから」ということで、その場は収まりましたけれども。私どものほう4町で決めたところに函バスさんはいまいるという現実でございまして、さてこれからどういうふう知内と折衝するか。あるいは、4町とどういう協議をするか、この辺はまだ名案浮かんでおりませんので、ことしの正月にご挨拶に来て、正月から怒らせて帰ってしまったのですよね。そんなことでいまどのようにこのバスのターミナルを木古内に移すかというのは、考えているのですけれども名案が浮かばないという

状態であります。なにせ過去のことを知らないでいきなり言ってしまったものですから、大変函バスさんには申し訳ないなと思いつながらお詫びをしました。現在そういう状況です。

又地委員長 ほかに。

ちょっとその前に時間延長について、お諮りいたします。本日の議事が全て終わるまで、時間を延長したいと思います、ご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 このあと報告文書の作成もありますので、お願いしたいと思います。

(「関連」と呼ぶ声あり)

又地委員長 福嶋委員。

福嶋委員 町長から聞いたことに対する答弁が返ってきましたけれども、「私は函バスに怒られた」と。これで引っ込んで、いまの時代の流れでそうなったのでしょうか。町長がいない時に、いない前の時代になったのでしょうか。時代が変わったら何も函バスに怒られる必要ないでしょう。いまの現状を見たら、昔の松前線廃止した時には、中間が一番都合がいいのだと。4町でこうしただと。いまは流れが違うでしょう。昔の何十年前の流れと現状違うでしょう。何で函バスに怒られなければならないのですか。函バスに遠慮して独占会社かもしれないけれども、何を遠慮しなければならないのですか。私はそういう考えはおかしいと思います。私はそう思いますよ。

又地委員長 ちょっときょうの議題から外れているのですけれども、ただ福嶋委員。松前線廃止の時に、西部四町で協議をした。協議した時に、「ターミナルは知内でいいですよ」。それは、町長が替わったからといって破棄になるものではない。その協議して、取り決めたことを永遠とこれからも続いて行く。そこを少し理解する部分もあるのではないのかなど。なるほど例えば、過疎化が進む中で町の経済の振興等を考えれば、来てもらえることには大変うちの町としてはありがたい。ただ、相手があることです。これは、西部四町で取り決めたことを反故するわけにはいかないという部分もこれはありだと思いますので、その辺を十分考慮した中で、「町長には少し汗をかいてください」ということだと思いますので、よろしくお願ひいたします。

ほかに。

(「なし」と呼ぶ声あり)

3. その他

又地委員長 なければ、その他の函館江差自動車道茂辺地木古内道路（高規格道路）についてを議題といたします。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでは、調査事項のその他でございますが、函館江差自動車道茂辺地木古内道路（高規格道路）に関することにつきまして、ご説明申し上げます。

資料は、13ページでございます。内容はちょっとこれだけなのですが、開通

時期につきましては、平成31年度の予定と現在ではそのようになってございます。

平成27年度の事業内容でございますが、これにつきましては橋梁工事で亀川、新亀川大橋、橋の長さが470m、それから橋呉川から新橋呉橋、これが橋の長さが240m、橋梁の下部工事で大平川から新大平川橋、これが橋長22m、これが平成27年度の事業内容ということになってございます。以上でございます。

又地委員長 課長、平成27年度の国交省の工事はまだいっぱいある、高規格道路に関しては。茂辺地から木古内川、こんなものではないですよ。いま3月の17、18、19日あたりあれですよ、15本以上出ますよ。だけれどもそうは言うけれども、ちょっと勉強が足りないですね。担当課あるでしょう、建設水道課のほうとも少しあれして、もう少し情報をこれから例えば27年度に限らず、前倒しの部分だとかいっぱいあるわけですし、お願いします。

なにかございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、これで議事が全て終わりました。説明要請の皆さんは、ここで退席してもいいですね。

(「はい」と呼ぶ声あり)

又地委員長 どうもご苦労様でした。

暫時、休憩をいたします。

休憩 午後4時53分

再開 午後5時08分

又地委員長 休憩時間中に局長に読んでいただきました。もしここをもう少しというところが委員の皆さんから意見を出していただいて、直すところは直したいなと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

竹田委員。

竹田委員 前段の質疑の中でも言った財政負担の部分、これは今回は出資と初期投資の部分でちょっと金額が増えていきますけれども、今後は例えば本当に運行経費だけが1,000万円を本当に切るくらいの負担になるのかというのが非常にやはり、逐次そういう行政側からそういう報告というかそういう提示がないために、一挙で出されるものだからすごくやはり不安なところがあるのですよね。わからない不安というか、本当にそのとおりに答弁したように、そうなってくればそんなに心配したことはないのだけれども、またぞろ事故のために要員を増やさなければならない、どうだあれこれというようなことがどんどん出てきそうな気もするものですから、その辺ちょっとどこかで釘を刺すというか文言入れたほうがいいのかないかなというちょっと気がしたものですから、その辺ちょっと検討してみてください。

又地委員長 竹田委員からいま出ました。並行在来線に関する部分、特に感じられるのは先ほど私が委員会の中でも言いましたけれども、改選後もこの特別委員会はまだ構成されると思うのですよ。そのことを考えれば、一番最後でいいからその辺をちょっときつい例えば変わったことがあれば、逐一議会に報告をしてもらおうと。そして、

財政が伴うものであれば、もしその時点で皆さんの理解を得るといような文言を一番最後に付け加えたらどうか。これは、大事なことはないのかなと思うのですよね。聞かれてはじめて「実は」といような状態であれば、ちょっと困るなどそうも私も思っていますので。そうしたら一番最後のほうに、どんな形であれするかと。ちょっと休憩します。

休憩 午後5時11分
再開 午後5時27分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

委員の皆さん、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、第17回総合交通体系調査特別委員会をこれを持って終了いたします。

どうもご苦労様でした。

説明員：大森町長、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、畑中主査

傍 聴：惣蔵竹治

報 道：道新 大塚支局長

総合交通体系調査特別委員会
委員長 又 地 信 也