

会議録

平成26年4月28日(月)場 所 3階 第5研修室

会議名：第12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54分
事務局 山本、吉田

会議次第

1. 委員長挨拶

又地委員長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第12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。

今回の交通体系の調査特別委員会は、行政サイドから要請がありました。

資料も皆さんのお手元に配られております。先に資料の確認をします。

まちづくり新幹線課よりのきょうの特別委員会の資料。それから資料No.1、それから資料No.2、資料No.3というふうになっておりますので、ご確認をください。

大変、花見の便りもちらほらと。何か函館、松前よりも帯広のほうが先に桜が咲いたということで、何か順序がちょっと狂っているなというそんな気もするところですけども。

過日、行政のほうから何とか早い時期に交通体系を開いていただきたいということの要請がありました。飛び石連休、あるいはゴールデンウィークの前に何とかとそういう思いもありましたので、忙しい中、きょうに設定いたしました。ご参集いただきまして、本当にありがとうございます。

2. 調査事項

(1) 並行在来線の取扱いに関する事

又地委員長 では、早速、調査事項に入りたいと思いますので、行政部局のほうよろしくお願ひしたいと思います。

先に、町長のほうから、この度の急な特別委員会の開催にあたっての大まかなお話があろうかと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

町長。

大森町長 おはようございます。

連休もことしは大型ではないようですが、その中でも飛び飛びの連休そういう最中

に、大変お忙しい中、皆様方にご参集いただきましたことを心から厚くお礼を申し上げます。

北海道新幹線につきましては、ご承知のとおり、開業まで2年を切りました。その中で、工事は順調に進んでおります。特に、現在は、駅舎の建設工事で、来年の5月頃の完成を目指して、急ピッチで進んでおります。

また、秋から冬にかけては、先日発表になりました新型車両が登場し、試運転ということも予定されていると伺っております。

新幹線に伴いまして、この度、従前から様々な協議が行われている第三セクターの問題。また、江差線の廃線あるいはバス転換、さらには高規格自動車道にも新たな変化があるなど、皆様方にお伝えすることあるいは皆様方と協議をしたいことがございましたので、これが連休を過ぎますと、連休中にも道あるいは渡島の関係団体、あるいは青森との関係団体とこういった協議も予定されているなどから、皆様方の忌憚ないご意見を伺い、町としての一つのまとまった考えでそれぞれに望みたいとこのように思っております。

大変、皆様方に急なご参集ということになりましたことをお詫び申し上げ、このあとは福田担当課長からの説明をさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

又地委員長 それでは、早速、調査に入りたいと思います。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 皆さん、おはようございます。

それでは、調査事項（1）並行在来線の取扱いに関することについて、ご説明申し上げます

事前に配付させていただきました資料でございます。

資料の1ページをお開きください。

（1）江差線（五稜郭・木古内間）の安全運行体制の確保についてでございます。

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では、JR北海道に対し、これまで三度にわたり三セク鉄道会社への支援及び安全運行体制の確保について要請を行ってきたほか、三セク鉄道会社としての安全運行体制を構築していく必要もあることから、「安全運行体制の確保に向けた方針（案）」を取りまとめたところであり、これまでの要請内容やこの方針等を踏まえた、JR北海道と道との基本合意を書面で締結することにより、経営分離前に三セク鉄道会社の安全運行体制を確保する予定です。

JR北海道と道の基本合意は、2点ございます。

①「安全運行体制の構築」に関する内容につきましては、主に鉄道施設の安全性を確保する内容でございます。事業改善命令等に基づく必要な措置を実施すること。

経営分離までに必要な検査と修繕を確実に実施すること。

JR貨物脱線事故（木古内町内）については、運輸安全委員会の調査結果を受け、JR北海道の責任において必要な対策を実施すること等々としております。

3点目のJR貨物脱線事故につきましては、2月3日のJR北海道に対する要請の際に、木古内町として要望した内容が基本合意の中に盛り込まれたものでございます。

②「協力内容」に関する内容につきましては、経営計画（原案）で既に見込んでいる出向社員人件費のJR北海道による一部負担などのほか、安全運行のためのソフト面からの取組でございまして、可能な範囲で年齢層にも配慮するなど、適切な人材を派遣すること。

プロパー社員の人材育成に協力すること。

災害時等には相互に要員派遣や応急復旧資材を提供すること等々としております。

③その他でございますが、三セク鉄道会社では、有識者等となる安全アドバイザー一会議を設置し、第三セクター鉄道会社としても鉄道施設等の安全性の確認を行うこととしてございます。

次に、2ページでございます。

(2) 財政負担についての、①組織要員計画の変更についてでございます。

これは、平成24年1月の試算と本年1月の経営計画原案との比較でございます。

前回、55人としておりました要員数でございますが、経営計画原案では開業時は70人程度で、指令業務をJR北海道に暫定委託いたしますので、委託期間終了後は85人程度の要員数となり、30人程度の増員となっております。

前回、試算時と経営計画原案における組織体制が異なりますので、単純な比較はできませんが、旅客の運行を担う運輸課を中心に増員となっているものでございます。

増員の理由でございますが、全社的な安全体制及び定時運行の確保。線路、枕木、路盤などの線路設備や橋りょう、トンネルなど、施設部門における土木構造物の維持管理を行う体制強化。無人化を想定していた木古内駅における除雪信号取扱、異常緊急対応のための要員配置。車両検診における日中時間帯以外の体制強化。三セク鉄道の想定ダイヤに基づく運転士等の要員配置となっております。

前回の試算につきましては、先行する第三セクター鉄道会社における営業キロ数や運行本数などをベースに、機械的に算出したものでございますが、今回の経営計画原案では、実際に運行している江差線の実績を元に、安全性を最優先した上で、業務委託や兼務など簡素で効率的な組織となるよう検討を行った結果でございます。

開業後は、社員のプロパー化やより一層の業務効率化に努めていくこととしてございます。

次に、3ページでございます。

②収支予測についてでございます。これは、開業後10年間の収支予測でございます。表の下段をご覧ください。道・沿線市町の実質負担額でございますが、当初、15億円程度としていた負担額が、変更後は20億円から25億円程度と5億円から10億円程度増加してございます。

当町の負担率は4.4%でございますので、当初、約660万円程度であった負担額が、変更後は約880万円から1,100万円となりますので、1.3倍から1.7倍程度の負担増となるものでございます。

次に、資料1といたしまして、4月11日に行いましたJR北海道に対する3度目の要望書。資料2として、安全運行体制の確保に向けた方針（案）を添付しておりますので、ご参照ください。

以上で、私からの説明を終わらせていただきます。

次に、資料3といたしまして、JR江差線における貨物列車脱線事故についてを添付しておりますが、事故後における北海道の対応等につきまして、町長よりご説明申し上げます。

又地委員長 町長。

大森町長 資料3では、JR江差線における貨物列車脱線事故についてという資料がございますが、こちらにつきまして、その後の変化等がございましたので、ご説明をさせていただきます。

まず、この資料を提出するにあたりまして、北海道をはじめ、関係自治体、4自治体が一堂に会し、つい最近ですがマスコミ抜きでの協議をしております。

その中で、私は、安全と財政について発言をしておりますが、安全では特に釜谷での一昨年4月と9月にわたる2度の貨物列車脱線について、未だ事故の原因あるいは対応について公表されていないことに言及をし、これに含めまして安全性の確保が図られていないという現状を訴えております。

そこで、道の事務局では、開業までにJRとのいま福田が説明しました、要望書あるいは協議書、確約書いろんなものを交わして、「JRに全て面倒を見てもらうんだ」とは言うものの、当町ではそれでは見切り発車になると。会社が設立するまでに、安全の確保については必要であると。これは、町として譲ることができないのだという説明をしまして、なかなかそれに対する回答は得られておりません。

そしてまた、財政面では福田の説明にありました2ページ目の資料でございますが、ここでは人員が増えております。この人員を精査しますと、北海道の担当が言う「安全面で人員が増えているということとはほど遠くて、もともと必要な人数が増えているのではないかと、私はそのように感じていると。ですから、この中では、右側に「全社的な安全体制及び定時運行の確保」と柔らかく表現になっておりますが、当初は、「安全確保のために人を増やすのだ」とこういう説明でしたが、「それは違うでしょう」と。このままでいくと、3ページにあります一番下の行になりますが、木古内町の実質負担額1年間でどれだけかかるかと。660万円とありますが、これは10年間というふうに、「開業してから10年間だということです」ということで、30年に直すと1年間は770万円と説明をしてきたところでございますが、それがいま1.5倍くらいになるだということでございますが、「これは天井がなく、増える可能性のあるものではないのか」とこういう主張をしております、当町ではいくら増えるかわからないものに、進んで行くことは極めて後世につけを残すことになる。原点に立ち返って、原点に立ち返るとなると、「鉄道の運行がいいのかバス運行がいいのか、そこまで立ち返って議論をする必要もあるのではないかと、こういう発言をしてまいりました。それを受けて、札幌出張に合わせた形で、副知事から来ていただけないかということと呼ばれまして行ってまいりました。

特に、今回は貨物列車の脱線につきましてご説明いたしますが、資料3と合わせてご説明いたしますが3点ございます。

副知事との中で議論をした件は、3点ございます。

まず、一つ目は、「国土交通省の運輸安全委員会、ここの調査状況はどうなっていますか」というお尋ねをいたしました。

まず、副知事からは、JR江差線においては、平成24年4月と9月に貨物列車の脱線事故が発生し、運輸安全委員会は事故後直ちに、鉄道事故調査官を現地に派遣し、調査を実施したところ、調査の進捗状況については、4月26日の事故は5月23日。4月26日の事故については5月23日。9月11日の事故については9月26日に。9月11日の事故については9月26日に、それぞれ最初の調査、初動調査と言いますが、初動調査で判明した事実を公表している。この公表は、9月の脱線現場は4月に貨物列車が脱線した時点から5mの距離と近いことから、JR北海道では事故発生から5日後の9月16日に、現場カーブの線路内に脱線防止ガードを設置することで、安全走行が可能であることを確認し、運行を再開したと。

また、運輸安全委員会では、通常事故後、1年程度で調査報告をまとめているが、普通ですともう捜査報告は終わっているということなのですが、昨年、平成25年11月にJR北海道において、レール検査数値と言うのですかレール検査数値の改ざんが発覚したと。これを受けまして、提供されていた釜谷の事故の数値に改ざんがないかということまで調べることになりましたので、脱線事故から1年半から2年が経過した現在も調査を継続しているものと推測されるというのが、荒川副知事からのお答えでございました。

2点目です。では、「北海道は運輸安全委員会でどんな行動をしているのか、どんな働き方をしているのか」というお尋ねをしました。

当町といたしましてはこれまでも、開業準備委員会等の場で事故原因の早期解明と必要な対策について訴えてきておりますが、北海道としましても4月10日には、4月10日というのは今月です。今月の4月10日には、部長待遇であります越前さんという交通企画監。この交通企画監が国の安全委員会を訪問し、「早急に事故調査報告書を取りまとめ、そして公表するように要請を行ってきている。できるだけ、早期に取りまとめるよう努める」との回答を受けているこういう説明でございました。

3点目は、JR北海道への要請と書面での確約ということに触れておりましたので、それについてさらに詳しく説明を求めました。

4月11日でございますが、私が荒川副知事とともに、この要請書を持ってJR北海道の本社を訪れ、国の調査結果が判明し、譲渡予定の資産について改善すべき点が示された場合は、経営分離になってもJRの責任で必要な対策を実施すると。「引き継がれたあとでも、JRがやるべきことはきちんと責任を持ってやってください」ということを要望し、それについて安全運行体制の構築につきまして、JR北海道島田社長に直接要請行い、理解を求めたところでございます。

これまでの要請活動の中で、JR北海道の社長が自ら出席される会は今回がはじめてでございました。こうした要請活動を行ったあと、早いうちにJR北海道と知事と間で、書面による基本合意が交わされるとこのように聞いておまして、その中では、JR貨物脱線事故について、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、JR北海道の責任において必要な対策を実施するということを盛り込んでいるということでございます。

これらが安全面でございますが、私の主張する会社設立前にこういった全てのことを終わらせるということは、現時点ではかなり難しいということになっております。あくまでも道は、新幹線の開業前までにはJR北海道から安全対策を講じたものを引

き継ぐ。また、そこで終えてない部分については、開業後もJR北海道が責任を持って行うという書面を取り交わすということでの回答でございましたので、そこには若干というか大幅に考え方の違いがあるのが現状でございます。この中で、進んで行くということになるわけでございますので、皆様方のご意見を伺いたいと思っております。

また、財政面でございますが、財政面では歯止めがきかないマイナスが出る心配がありますので、私は早いうちから「この三セクに関わる職員は、外からやる気のある人間を公募して運営にあたるべきではないか」とこのように言い続けているわけでございますが、この度、この函館、北斗、木古内から2人の人材を出してほしいという要請の中でも、「いま自治体から2人出しても2年経つと戻るといった人間を出しても、これはあまり役に立つものではない」と。「事務的なことをするのは、道の職員がしっかりサポートすればいいはずなので、道の職員で十分できるでしょう」と。「この2人についてはプロパーで、全国に発信をして人材を募集すべきだ」とこのように主張をしてきたのですが、結局受け入れられず、函館と北斗から現在4月1日付けで1人ずつ出向となっております。

このあとも、できるだけ早い人員の増加があるわけですから、「ここには広く公募をしてやる気のある利益を追求する集団にすべき」と主張してきたわけでございますが、「会社ができてからでいいでしょう」ということで、なかなかそれも受け入れられていないというのが現状でございます。

そうしますと、観光列車ですとかこの夢のある三セクこういったものが熱く語れないこういう現状の中で、マイナスは増えていく、そして人員にも行政マンがしっかりと周りを固めているとこんな三セクではとても将来が心配で、マイナスがどんどんどんどん増えるということが心配されますので、本当にこれでいいのかということをやっと訴えてまいりました。

荒川副知事からは、きょうはマスコミの人がいませんので話ができるのですが、これはここだけにしてほしいですが、いまから比率は変えられないと。北海道は8割を負担するので、そしてまた、木古内は4.4%の負担は変えられないと。変えられないけれども、町の事業全体としてそれ以上の支援をこれからも続けていきたいという申し入れがありました。それは、人的なことも含めてということでございます。

しかし、念を押したのですが、皆さんもいつかは変わる人、私も変わる人。書面で取り交わすことができないこういう約束について、いつまでそれが守られるかはわからない。皆様方をお願いできるのは、いまもし交代になった時に後任のかたに伝えていく、私も変わる場合は後任に伝えていく、また役場職員に伝えていく、これくらいよりできないと。この中で、非常に不安ではあるけれども、何せ荒川副知事がいて、部長格の越前交通企画監がいて、そして三戸部局長がいるという3対1での協議でしたものですから、そこであまりごたごたごねるのも何ですから、まずは当町では交通体系の委員会が来週開かれますと、これは来週の木曜日の話だったので。木曜日の話で、来週月曜日に開催することになっているので、その経過を踏まえて、またお話をする機会をもたせてくださいということで。前向きにお願いいたしますと言いつつも、そこでは答えは出してこなかったということでもございまして、皆様方のご意見を聞か

せていただきながら、また道との交渉をしていきたいと思っております。

以上でございます。

又地委員長 ありがとうございます。

担当課長あるいは町長のほうから、いろいろ説明がございました。ただ、少し整理をしながら、調査をちょっと進めていきたいと思えます。

まず、最初は、福田課長のほうから説明があった部分で質疑を受けたいと。そのあとは、順にいま町長のほうからもありましたので、順を追っていきたいなとそう思いますので、よろしく願いいたします。

まず、福田課長のほうからありました、新幹線課のほうから出ております資料の資料番号のないやつですけれども、並行在来線の取扱いに関するこの、これはJR北海道と道の基本合意を書面でということの中で出されました、①・②・③この部分についてを議題といたします。

委員の皆さん、何かございませんか。

竹田委員。

竹田委員 三セクの部分については、先の定例会での一般質問でも議論をさせていただきましたが、大変、最終的には安全面あれこれの中で、最終的には財源が増えるというそういうシナリオなのですよ。それで、1ページの①で経営分離までに必要な検査と修繕を確実に実施することと。やはり、基本はここだと思うのです。後段の町長の中では、なかなか開業前までには全てこの整備ができない。これが一番大事ななと思います。町長はこの資料の3ページの財源の我が町の負担について、4.4%これについては、道としても協議会としても曲げられない。だけれども、我が町ではこれ以上財源は出せないとやはり突っ張るべきだところと思います。

それと、これからのことだからいいのですが、③の安全アドバイザー会議。これ等でも、現地のことを考えてのそういう一つの組織というか体制なのか、単なるデスクワークのそういう部分だったら私は必要ないと、直感的にそう思います。

それと、2ページ。例えば、増員計画の数字であっても、24年の1月の試算では、例えば指令等の要員で16名、運転課1名ですとか詳細にセクションの人員配置があるのだけれども、ただ、経営計画案で人員が増える。漠然と10人必要だ、だめですこれは。何なにをこうするから24年の計画ではこうだったけれども、安全面を考えたら、これこれのポジションに必要な人間がこのくらい必要だろうと。だから最終的に10名になるのだというものでなければ認められません。漠然とただ最終的には85人になりますと。それだったら、木古内町はやはり先ほどちょっと財政の部分で町長が言っていましたけれども、元に戻るというくらいの腹をくくってかからなければだめです。財政だって増える部分、いまは年間で400万円余りですけれども、どんどんこれは鰻上りになる可能性は十分あります。木古内町の財政がもちません。そういうものの三セクについては、当初、4.4%の600万円くらいの財源の捻出だったら木古内は入れる。これから、将来、町長、人口はどんどん減ってくる、高齢者が増えてくるというこの町を想定した場合に、どこにそういう財源が出てくると思いますか。そういうことを考えたら、私はやはりこれは思い切って、それ以上のあれになるのだったら、我が町は撤退せざるを得ないと。それと、やはり先ほど言った1ページに書いている経営分離まで

に、必要な検査と修繕を完璧なものにして引き渡すと。これが原則だということを、やはり突っ張っていただきたい。ただ、いままでの三セクの協議会の報告から見れば、町長はかなり貨物の脱線事故等を含めて、かなり我が町の実態を訴えてきたなどという部分では評価をしますけれども、やはりこういう、だんだん人口減少の我が町にとってのこれ以上の財政負担はやはり無理だということにふまえて考えます。そのくらいやはり強くかからなければだめだと思います。何かなめられているような感じがします。やはりその辺について、町長のほうから答弁を。

又地委員長 ちょっと待ってください。答弁というよりも、委員の皆さんからこの部分で、安全と財政の部分で出てきたので、その部分を委員の皆さんからいろいろ聞いた中で、答弁というか方向性をどうするかという問題も町長の考え方も聞きながらしたいなとそう思います。これは例えば、町長がいま各委員から質問が出た中で、一人ひとりに答えていくということになるのか。あるいは、きょうはやはり委員の皆さんからこの特別委員会の中で皆さんの意見を聞いた中で、これからの行政サイドとして進んでいく方向性を出したいということだろうと思うのです。そのことも踏まえながら、まず、先にそうしたら、竹田委員に対する答弁になるのかどうか、できるのかどうか。

（「関連」と呼ぶ声あり）

新井田委員。

新井田委員 いま、関連で竹田委員からちょっといろいろ話が出ました。冒頭、町長からもいろいろご尽力されている安全面あるいはその他諸々の開設にあたるご努力は非常に伝わってくるそんな感じはします。

安全面も当初、委員会でのいわゆる要望的なものも含めて、非常にそういう方向で動いているのだということは感じられます。

ただ、こういう書面の中でいきますと、いま竹田委員さんのほうから言われたように、やはり人員とこのいわゆる経済面ですよね。これは、ある程度一目瞭然なですよ、見ると。当初、これは人員が増えたというのは当然、安全面云々ということでしょう。しかしながら、これはそもそもどっちにウエイトがあるのと、落ち度があるのということにいけば、やはりいろんなマスコミで言われているように改ざんあるいはどうのこうのという部分を含めていきますと、言わんとすることは理解できますけれども、この辺の負担を4.4%、増えても4.4%。これはちょっと、考えてもおかしいよねと私個人は思います。この辺の応分の負担は、まるまるとは言いませんけれども、応分の負担はどちらに責任があるのだという部分で解釈をすれば、やはりそういう方向性をちょっと持ってもらいたいと。まして、130%、170%弱の増額がいま竹田委員さんがおっしゃったように、10年先その後のまたトータル的な人口面。とにかく我が町のトータル的な状況判断をするならば、これはやはりきちんと精査をしていただいて、とにかく押すところは押すと。そういう方向でいってもらわないと大変なことだと思います。この辺をもうちょっと真剣に、真剣にはやられているとは思いますが、きちんとやはりトップを含めた形の中で、どんどんどんどん前に押して行くということでない、本当に「一からじゃあ止めましょう」というぐらいまでいかないと、このぐらいの覚悟が必要ではないのかなと本当にそういうふうに思っております。

す。その辺ちょっと。

又地委員長 町長。

大森町長 資料の3を説明する際に、私の考えも合わせてご説明をいたしましたので、理解をしていただいていると思っていたのですが、いまのご質問だと先ほど話したことが全く理解してもらっていないと、こんなことで非常に残念であります。

ですから、質問ではなくて、私はこう思うということを委員会として町として、これから進む道筋の参考にしたいというのが私の思いでございます。

まず、財政面でございますが、2ページ目の組織でご質問がございました。これも、当初は55人が70人程度ですとか85人程度という明細がないまま事務局から報告がありました。それで、福田に前はどうかだったのと、いまはどうかなのというものを出示してもらおうように求めたところ、昔はこうだったと。いまのところは、細かくは書いていないけれども、アバウトでこうなったと。ですから、これから求めていくのは、10人程度とかというところがどういう貼り付けなのかというのは、これはまた担当者課長会議がありますので、この中でまた資料が出ると思います。

ただ、問題は、増えるということはお金が増えるということで、ほかの要素も増える要素はたくさんあるという中で、我が町がどうするかと。私は、先ほどお尋ねにありましたけれども、振り出しに戻るという意見も話してきました。しかし、どの町も振り出しに戻すのは難しいだろうということだったので、いま振り出しの議論というのはそこで終わっておりますけれども、終わったからこそ私は8月の会社設立の時に当町の議会がゴーサインを出さなければ、当町はそれには参画できませんと。8月に参画できないということを言った場合に、迷惑が非常に大きくなると。だから、いまのうちに言うておくと。いまから、議会議論では難しいと私は思いますよと。だから、いまのうちに話しておきますと。木古内が参画できなかつたらどう責任をとったらいいのですかと。その責任の取り方を教えてくださいということを担当のほうに伝えたところ、副知事からお呼びがかかったと。何とか止めないで、一緒になってやってくれと。お金で困るのであれば、この部分では変えられないけれども、大きな道の事業として約束すると。しかし、その約束もなかなかどうやってとったらいいのかなと、書面で交わすわけにもいかないですしということで、ちょっと悩みはあるのです。

ただ、思いは一緒です。本当に思いは一緒で、もう振り出しに戻って議論をすべきだということで、8月に参画できなかった時の謝り方をずっと尋ねていたわけです。ただ、謝らないで進んでくれというのが道の考えなものですから、それに対してお金も出す、また安全面も会社設立までは無理だけれども、開業までには安全面はしっかりとすると。もし残ったら、それはJRの責任でやるという取り交わしを近いうちに知事と交わすという説明で、いまのところ1対3であったものですからどうも押し切れられ気味そうでございます。

これから、機会を見つけて、また議長、委員長と副知事と一緒に会う機会何かも持ちながら、もう少し時間がありますのでいきたいなと思っておりますが、きょうはそういう面で皆様のご意見を伺って町の方向性を決めて。どうも進むのは無理だということであれば、無理なりの対応で望みたいと。なにせ、私1人で決めるわけにはいかないものですから、私は自分の思いは伝えて、いま一番危惧される議会の議決が得ら

れないということの時にどうするかということまで、前もっていま道に伝えているという段階でございます。よろしく願いいたします。

又地委員長 従来、ずっとこの委員会を開いてきた中で、委員会として行政部局に言っているのは、あくまでも見切り発車はだめだよというところを委員会としては伝えてきたと。町長もその意を受けて、とにかく見切り発車はだめだということをJRなりあるいは道なり、あるいは準備協議会の中で声を大きくして言ってきていただいたというふうには受けております。

開業までにとという部分がちょっと引っかかる部分もあるのですよね。例えば、安全面に関しては、開業までに間に合えばいいだろうと。問題が残るのは、そうしたら開業をしたと。したあとのいろいろ不備な点が、あるいは事故等があった場合にはどうなるのかという部分も、それはJRさんと話をしていると思うので、その辺の話もちょっと補足的になるでしょうけれども説明願います。

町長。

大森町長 知事とJR北海道の近々です。早ければ、30日ですから明後日、近々、書面を交わして基本合意をされるというふうに聞いております。その中で、それまでに積み残しがあった場合には、JRの責任で行うとこういう文言が入るとこのように伺っております。

又地委員長 町長も随分、心配しておられる書面での確約事項なり等々の問題ですよね。この辺は、やはり町長の考えどおり、それはそれで押して行ってほしいと。それが可能かどうかは別問題なのですよね。それが、まるになるのかどうかと。これはやはり、わからないでしょう、たぶん。ただ、それは強力にその部分を口を酸っぱくしても何とか押し通していってもらえるような営業をしてほしいと、そんなふうに思うのです。

あとは、8月の設立云々の問題があるのですよね。この辺はどうするのかという部分なのですよね。8月に例えば設立したと。いまの予定では8月なのですよね。物理的に、いろいろ安全面・財政面の問題が我が町としてはある中で、8月の設立に向けて我が町も「よし、8月そうしたら設立」というふうになるのかどうかという部分は町長はどんなふうに。

町長。

大森町長 北海道は、一番木古内町が参画にちょっと迷っているというふうに思いながらも、「当初予算に乗っかっているから安心だろう」という考えを持っているようです。「予算に乗っかっていますよね」ということなので、「乗っかっています」と。

ただ、それを執行するかどうかというのは、委員会を通して意見を伺ったあとでの判断になるので、これは乗っかっていることは事実だけれども、それがすぐ私の一存で動かすということはありません。北斗市も函館市もまだ当初予算に乗っかっておりません。補正予算で対応するということであるようでございます。そういう中で、私は皆様方が、これまでもう少し時間がありますから協議をする中で、皆様方がやはり町民の意見の集約だと思っておりますので、この委員のご意見を伺う中でこれからの進め方を決めたいと。いまはとにかくこのままだと進められないと、議会の議決は難しいという一番最悪のことで、先方といま話をしているところでございます。

又地委員長 平成26年度の当初予算に計上したと。だけれども、それは何事もなければという背景がありますよね。だから、こういうふうに例えば、財政面でも負担が出てくるということがオープンになった場合には、いろいろその予算の執行に関しては減るといふ部分と増えていくといふこの違いといふのは、これは執行するかどうかといふのは、やはり委員会の中でいろいろ議論をしないとだめだろうし、町長も一番心配している。何だかこうやって出てこられれば、先が掴めないといふ財政面でということになれば、やはり原点にという問題もこれは出てくる可能性もなきにしもあらずと。ただ、8月にそうしたら町長、どんな形で向かうのですか設立に関しては。

町長。

大森町長 まだ、8月にどういうふうに望んだらいいかわからないものですから、何もなければ平穩無事に当町の負担もそんなに多くないということがはっきりすれば、それはそれで参画の方向に進みますが、現時点では極めて不透明ということでございますので、謝る時にどうして謝ったらいいのかといふのをあらかじめいま道に確認をしているところです。ですから、非常に困っております。

又地委員長 平野委員。

平野委員 先ほどから町長の思い、考えを聞きまして、いままでの委員会の中で我々委員が言っていることを100%町長も同じ意志で相手方に伝えてくれているということは大変理解をしました。その中で、議会と町側が一体となって進もうとしていることを当然、町の内部の施策であればそのまま進むのでしょうかけれども、結局相手方があることですから、北海道側はほかの自治体とのバランス等がいろいろある中で、先ほども言われたとおり3対1の話し合いの中で、大変自分の思いを強く言えなかったりですとかいろいろご苦労されていると思うのです。要は、町と議会が一体となって進んでいる中で、以前の4.4%の660万円程度までは勿論承認しましたよね。では、安全面に対して、いまのこの人員の配置にしてももう少し詳しく出てこなければ、詳しい議論もできないと思うのですけれども、それが出た段階で、では町としてはいくらまでだったらもう少し上乗せできるよという話を議会でも精査して、それを町長に具体的な意見として出さなければ、今後町長も進むのが大変難しいと思うのです。

合わせて、安全面については、先の脱線事故これについては、8月がリミットなのかあるいは8月が間に合わないのであれば、いつの時期なのかそれも必ず出して、その原因究明を理解して、それをきちんと改善できた扱いをしたあとでなければ我々は受けませんといふのは全員一致でもうこの場で決めてもいいと思うのです。それが、先ほど言われたとおり、この後、推測でJRの改ざんで遅れているであろうという程度の説明だったのですけれども、はたしていつ出るのかと。それが出ないことには、前に進めないという現状があるので、これは町長をはじめ議会一同で、それだけはきっちり出てから返事を出すというぐらいの思いでいいと思います。

我々の町民の意見といひますか我々の思いはいままでも散々言って、町長もご理解していると思いますので、これ以上の議論をするにはやはりもう少し詳しい、この人員配置にしても出てきて、再度予算ベースについても話し合うという場が何回か必要なのかなと私は思っております。

又地委員長 町長。

大森町長 ありがとうございます。財政的には、変更後の最大1,100万円、年間最大1,100万円というのは当町の10年の財政計画に落とした場合、何とかやりくりができる数字というふうに理解をしてください。

ただ、増えたからとそれが守られたからいいというものではなくて、よーいどんでは770万円と言ったわけですから、それで進むのが当たり前でしょうということはずっと続けて言っているわけですから。それは、人員の増ということなので、これはやむを得ないと。しかし、当町では1,100万円は何とかなるといふふうに理解をしていただきたいと思います。

また、国交省の運輸安全委員会からの提出については、北海道もしっかりと要請をしているということですので、これがいつ出てくるかということになるかと思えます。

また、4月22日火曜日ですが、夕方のUHBのテレビで、このことが触れておりました。これは、JR北海道の見解ではなくて、JR貨物の話なのです。ですから、我々が全くいままで付き合ったことのないところからの発言ということでニュースが流れておりました。内容を読みますと、「一昨年4月、JR貨物の貨物列車脱線した事故で、コンテナ内に置かれた荷物の重さに偏りがあったことがわかった」と。これは、「本州の広島発札幌行きの貨物列車20両編成の列車で起こったことで、JR貨物によるところなのです。JR貨物によると、その後の調べで脱線した18両目のコンテナ内部で、積み荷の重さに左右で偏りがあったとし、バランスが崩れると車輪が浮き上がるなど脱線しやすくなる場合がある」と。JR貨物北海道支社では、「脱線の直接的な原因とはわからない」としているというように、我々が付き合ったことのないところでのニュースがございました。こういったことから、安全委員会のほうでの見解もそう遅くはないと理解をしております。

又地委員長 ほかに。

福嶋委員。

福嶋委員 初歩的な質問ですけれども、私、財政負担の4.4%の根拠。道が80%だと、あとの20%は3市町が負担するのだと。そうしたら、木古内は4.4%の残りは15.6%。その函館市と北斗の負担率をどういう按分で決めたのか、その辺をちょっとお願いします。

又地委員長 町長。

大森町長 ルールを持って決めたものではありません。まず、三セクに加入するにあたって、「当町は財政の負担が大きくなるとできません」ということを北斗の高谷市長に伝えておりました。その中で、北海道に対して要請を続けていったところ、北海道では極めて少ない負担額と。しかし、それが80%負担するということになりました。

では、20%をどう決めるかというお尋ねでございますが、その際、北斗市長は「自分は50以上は負担しなくてはならないだろう」と。「函館市長も相当負担してくれると言っていた」と、「だから木古内は少なく済むね」と、ここがはじめだったのです。

「北斗は50数パーセント出しましょう」と。ところが、函館市は地元に戻ったら、「五稜郭よりない」と、「木古内は四つも駅がある」と、「なんで木古内より多く負担しなくてはならない」とこんな議論があったようでございます。したがって、「木古内より

多く出すのはだめ」と、こういうことが函館市の考えだったようでございます。

したがいまして、残り20のうちの50数パーセントは北斗市が出すのですが、木古内より多く出せないということで、残りを半分半分にしたと、それなら函館も何とかOKすると。それがトータルでいく4.4%、100とすると4.4と。しかし、それも本当はきついのだけども、きついということを訴えたけれども、財政部局に戻ってきて、10年間の財政計画に入れ込んだところ、年間770万円は何とかなる数字と。それであれば、足並みが揃えるねと。トータルでいきますと、道が80%、北斗市が11.2%、函館、木古内がそれぞれ4.4%という比率になった、これが理由でございます。

又地委員長 この問題は前にもやったのだけども、財政的に函館市のほうが大きいのだからもう少し出さないのかなという議論もちょっとしましたけれども。

ほかにありますか。

東出委員。

東出委員 ちょっとお伺いするのですけれども、いまの収支の3ページの関係、これはこれとしてあとでいま聞くのですけれども。

ただ、前回なのですけれども、基本的には会社設立するためにあたっての出資金。出資金は今回、この3ページの収支予測には反映されていないですよね。これは改めて出資金として出資しなければならないのか、その辺ちょっとわからないのでそれをまず一つと。

それから、次は、これは初期の収支の予測ですから何とも言えない部分はあるのですけれども、そこの初期投資・運行経費の中の運行に関する経費と、それから運行した時に発生する収入ありますよね。これも当然、割増し運賃になってくるのだろうけれども、それはそれとしながらも運行経費なのですよ。ここで、当初から見ると、変更後にはどんと47億円から51億円に増えているのですよね。収入にすると、これも前回の資料からいくと、何も何ら変わりはないのだけれども、ここで運行経費。「ただ、安全安全、安全が第一ですよ」と言っているのはわかるのだけれども、ただ、それが全て、ではこちらのほうに跳ね返ってくるものなのかなというふうな私は気がするのですよ。収入は、良くとも悪くてもだんだん先細りしますよね。通勤・通学、病院通いの足、そうでしょう。11年以降からなると、何かネーミングですとか何とかいろんな宣伝効果ですとか町長の言うお座敷列車のようなものになってくるのかなと思うのです。当初10年間はそんなのないのです。そうすると、初期の経費はかかるのはこれはわかるのだけれども、どうもこの辺の粗々の数字が経費が大きすぎるなというふうにはこれは思うのだけれども、この辺については町長、どうなのでしょう。もうちょっと経費の部分で、JRに持ってもらう部分というのは私はあるのではないかなと思うのだけれども、その辺の議論というのはしたのかしないのか。収支が細々っていくわけですよ。だから心配なのですけれども。この辺ちょっと、どういう経過なのか、先に課長のほうから。

又地委員長 町長。

大森町長 JRに対する負担につきましては、当協議会の事務局であります北海道の担当から、随分議論をして相当お願いをしておりますし、また、荒川副知事が筆頭になってJR北海道の役員のかたとも話をされて、相当お願いをしているというのはよ

く聞いております。

細かい数字につきまして、福田課長から説明をさせます。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 はじめに、出資金を含んでいるかどうかというご質問でございます。平成26年度、約1,100万円の三セク会社に対する負担金、予算を計上させていただいております。その出資金につきましては、項目は開業準備費でございます、この5.8億円の中に開業1年目、2年目の出資金が含まれてございます。この10年間の一番下の段の実質負担額でございますが、これは10年間の公共負担の額を10で割って単純平均したという数字でございます。

それから、運行経費の増加でございますが、これにつきましては約30名程度増える要員数による人件費。また、単価の置き換えということで、先行県ですとか実際にJRと協議を進める中で、各種経費の見直しを行ったという結果がこの数字に表れてい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 いま、東出委員から運行経費（人件費）の部分に関しても含まれるわけですね。それは、2ページの55人が85人体制云々という案ですよ。この部分に関しては、漠然とアバウトな程度程度というような原案なので、この部分に関しては協議会になるのか等々で、少しこの部分を明文化をしてもらおうという中では、例えば原案としては85だけれどもいろいろ協議をする中で、明文化をしてもらえば減る要素がもしあれば、ここの部分の運行経費の人件費の部分が落ちるという可能性もなきにしもあらずという部分なのですよ。だから、一にも二にも我が町として、協議会にあるいはJRさん、あるいは道との話し合いの中では、こういう話を特にしてもらわないと困るというようなものをこの委員会のほうから出してもらって、そして町長のほうに付託するというような形が一番良いのですよね。だから、従来、いままで町長のほうもいろいろ言ってきたと。それにプラス、従来言ってきたほかにプラス、何をもう少しプラスした中で声を上げてもらうかというところがあれば大変良いのではないのかなと。そして且つ、そのことが例えば4月30日になるのかどうかわかりませんが、その辺がはっきりしてきた中で、委員会として三セクから抜けるわけにはいかないというようなほうに移行していかさるのかどうかという部分だと思うのですけれども。たぶん、いまさら三セクから抜けるということにもならないだろうし、例えば従来、こうやって見切り発車はだめですよという中で、三セクにそうしたら行こうという方向性を示したと。ただ、やはり最後に残るのは、そうしたらJRさんで言っていること等あるいは道が言っていることを書面でどうやってもらえるのかと。もらえるということであれば、別にどうのこうのという問題は後世においても発生しないと思うのだけれども。

町長。

大森町長 まず、人件費が増額になっていることに触れまして、私が協議会の中で申し上げた「やる気のある人間を外から募集すべきだろう」と。そうしましたら、「それは自治体から来てもらうことによって、この財源を抑えるのだ」と。「公募をするとお金がかかる」と、「自治体から来るとお金がかからない」と。こういうことで少しずつでも抑えているのだという説明がありましたので、「私でしたらお金をかけてでもやる

気のある人間を持って来るのだけれども」ということは付け加えましたけれども、そういう説明がありました。

それから、現在書面でいただけるのは、安全面に対してＪＲ北海道がすべき項目については、引き継いだあともＪＲの責任においてやると、これは書面で交わすということのはっきりしております。しかし、北海道と当町の間で、「財政的なものを何かでお約束しますよ」と、これはなかなか難しいものがあると思います。荒川副知事からも「4.4という比率は変えられないしな」と、「その中で大きく捉えてくれないか」と。「いままでも協力しているけれども、それ以上に支援をしていくから」と、そう言われると「嫌です」とも言いづらくなってしまって、委員会を終えてからまたということにいたしました。

それから、その席上、30日の日に、あとで福田課長のほうから説明をする予定にしておりましたが、青函共用で青森県側と北海道側での協議会が起ち上がります。それが第1回が函館で行われるということで、荒川副知事がお見えになると。近くまでお見えになるのですから、「ぜひ、次の日新幹線の駅舎をご覧いただけませんか」と言ったら、「それは計画に入れます」ということでございました。もし、議長をはじめ、全員というわけにはいきませんので、お二人、三人のかたが直接荒川副知事とお会いして、きょうのような議論をするのですとか説明を受けるのですとかいうことが必要であれば、そのように私のほうからお願いをすることは可能でございます。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 町長、やはり私は財政負担だと思います。当初、当町が600万、700万円くらいだったら財政負担に耐えられると。こういうことで議会だって、「それじゃ」ということであれしました。最初から木古内町の駅が無人が良いなんて誰も思っていないです。当然、人の乗り降りする安全面を考えたら、無人という。これは、財政上、致し方なく我々も同意したのですよ。当初、スタートする時点で。町長だってそういう思いの中でやはり訴えてきたと、過去の経過を聞くと。そういうふうに我々は受け止めているのですけれども。ただ、いま増額になった。安全面からこれこれの人数が必要だ、財政がこれだけ負担増になります。そうすれば、1,000万円くらいだったら、我が町は何とか耐えられる。10年間はＪＲの支援もあるわけですから、これで済む。それ以降、ＪＲの支援が切れた時にどうなのかと言ったら、この何倍にもなった3,000万円もの負担をしなければならないですとかそうなった時、そういう鰻上りになった時に木古内町、我が町の人口を含めた実態を考えればこれは当然無理だと。いまさら協議会を撤退するというわけにはいかないとすれば、財政負担はこれ以上できないという。財政のシミュレーションの何か資料でも出して、当初600万円だから我々は参画したのだという、そういうふうにやはり突っ張ってください。これは、なぜ言うかと言ったら、町長、前に23年の12月の時に、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、一つの戦場だと戦いの場なのだということ、そういう腹をくくって望んでいるわけですから。それを私は期待をしているわけですよ。これ以上の負担は無理です。

又地委員長 私も、先ほど町長が言った、1,100万円の部分をわが町の財政とすれば、何とかなるというような。これは、他言はまだしていないのですよね。これは、財政

当局とのそれなりのいろいろ頭を付け合わせた中で、このくらいまではというようなあれを掴んであるということだと思えるのですよね。

又地委員長 東出委員。

東出委員 やはり、これは問題はあれだと思えるのですよね。以前、我々も東北方面の新幹線の視察研修に行った時の話なのですけれども、ここの初期投資と収入と出ているのだけれども。では、これは第三セクターで運行するのだけれども、そこを走行するJR貨物の話が一切出てこないのですよ。だから、「これだけの財政負担をしなければなりませんよ、これだけのお金がかかりますよ、これだけのものがかかりますよ」とは言ったものの、私のほうが勉強不足なのかどうかかわからないですけれども、やはりこれについて、走行するJR貨物との話がどうなっているのかこの辺がきちんと明確にしておかなければならないと思えるのですよ。ということは何を言いたいかというと、東北の新幹線を通しての駅は、もうあれが走ることによって線路はもうがたがたになってしまうと。その補修費は誰が負担をしなければならないのだということで、「北海道さんとJR貨物は通すな」とそんな話も出たのだけれども、JR貨物がこの辺について、当町ではなくて道を通してどういう協議をされてきて、それがこの収支の中にどんな形で反映されてくるのか、一切私自身が勉強不足なのかどうかかわからないけれども、あなた達のほうからもその話が出てこないのですよ。この機会だから、その辺協議中なら協議中でいいですけれども、押さえている情報があれば、そこにこれが加わるのですよというふうに分かると思えるので、その辺の説明も聞きたいです。

又地委員長 ちょっと待ってください。収入の部分の初期投資と運行経費、収入ありますよね。運行収入、借入金、国庫補助金等エトセトラ。この部分が当初で113億円、変更で147から148億円という。この収入のJR貨物さんの部分に関しては前に説明があったのですよね、貸し付けるのだと。貸付収入でJR貨物さんからもらうのですというだけで、金額もあった。ただ、その後、JR貨物さんと三セク準備委員会なり、道との間ではそこからその域からはまだ抜けていないのですよね。いま、東出委員が言ったことに関しては、これはもう線路を傷めるのは、将来。いまもそうなのだけれども、傷めるのはJR貨物だと。JR貨物さんが傷める線路を人間を増やして、安全性の確保にするとしたら、これもまたおかしい話だなという理論になってしまうのですよね。これは、前から言われていたことなのだけれども、その辺は町長、あれなのでしょう。残されているのでしょうか。

又地委員長 町長。

大森町長 具体的に協議会の席上で、その議論はしておりません。これは、担当者の課長会議で話している内容かと思いますが。まず、3ページの収入の欄で運行収入、借入金、国庫補助金等とありますが、運行収入の中にはJR貨物からの収入が入っていると思います。また、国庫補助金等については、JR貨物が走ることによって国から貨物調整金といいますか、こういう補助金が増えると。ここで、議論が協議会では止まっておりますので、その金額がいくらですとか詳細について、福田のほうで説明をいたします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 ご質問の貨物使用料についての件でございます。初期投資・

運行経費の中の項目で、運行収入、借入金、国庫補助金等がございます。この変更後の額、147から148億円程度。このうち、約100億円がJR貨物からの使用料収入とこのように承っております。貨物使用料収入につきましては、一定のガイドラインと申しますか使用料の算定については、国土交通省から定められたものがあるというふうには伺っておりますけれども、あくまでこれは三セク鉄道会社とJR貨物さんとの契約行為が伴いますので、この中にはあくまで1対1での契約ということで、交渉する場面がこれから生じてくるものというふうと考えております。

又地委員長 ほかに。

平野委員。

平野委員 やはり、いまも竹田委員からも出ていますとおり、皆さん木古内町がどれだけ負担するのかと。当初は660万円だったのがでは1,000万円になる。それについて、内容がやはり伴って、内容を理解した上で議論をしなければ話にならないと思うのです。ですので、やはり出していただいた収支の3ページ、ざっくりの数字だけでは質問のしようもなければ、どのお金がどう使われて、人件費が人数が増えたのに対してどの程度反映されているのかちょっと。それを1回ずつ質問・答弁をやっていると、何時間あっても足りませんので。もう一度委員長どうでしょう、この内部についてのもう少し詳しい資料を出していただいて開催したほうが良いと思うのですけれども。

又地委員長 これは、担当課のほうでは例えば2ページにしても、組織要員計画の変更、この部分と3ページの収支予測財政の部分。この辺の細かい部分というのは、きょうは出てこないの、これからというわけにもいかないですし時間もありますので。30日に協議会になるのですか、予定のあれというのは。

町長。

大森町長 この協議会ではなくて、青森県側とトンネルの中を高速で走らせるための協議会です。そのために、荒川副知事が30日に函館に見えると。1日に当町に。

又地委員長 そうしたら、資料の2ページと3ページ目のちょっとアバウト過ぎると。これの詳細の部分に関しては、担当課で把握しているのですか。している、わかりました。しているようですので、そうしたら2ページと3ページ目の部分で、例えば平成24年1月試算では、経営企画の部分では経営計画の分が役員が2人、総務課4人と。これが、計画経営原案として10人程度とこう出てきたと。その詳細というものがあるのであれば、理由付け。理由はわかりました、ここに。増員の理由と書いてありますから。こういうことにですよということなのだけれども、これと合わせて、結局人件費等々の問題が出てきてこんなに膨れますよということなので、3ページ。増減のところに1.7億円程度、1億円程度などこうあります。これが、なぜこういうふうにかかるのだというものを、再度出してほしいです。何とか担当課のほうで用意ができれば、早い時期にゴールデンウィーク明け、休み明けにでも、早い時期にまた開きたいとそんなふうに思っております。委員の皆さん、どうでしょうかそれで。

竹田委員。

竹田委員 先ほど出されたJR貨物からの100億円、この振り分けがどうなのかというやはりこの部分が見えてこない。それも明らかになるように示してもらいたい。

又地委員長 100億円の振り分けというのは何でしたか。使用料の振り分け、その100

億円がどこにとかですか。どこにどうやって使われるとか。

竹田委員。

竹田委員 そのことによって、どこかにその100億円を投入することによってこの費用が。当初、8億円を見たけれども。その辺がすごく不親切ですよ。

又地委員長 あと、それからもう一つ。町長、こういうふうに増えますよと。増えるのだけれども、4.4%の持ち分というのは絶対変わらないと。増える増額になる部分での話し合いというのはもったのですか。北斗市は5.5近く、あとの残りの4.4というのはお金が増えると。負担金が増えるのだけれども、それは変わらないというふうに話し合いはなったのですか。

町長。

大森町長 増額につきましては、それぞれどの自治体もそれは受け止めた。比率についての変更も、今後はあり得ないと。これも、皆さん統一した見解でございますので、それを新たに道に対して当町が抜ける場合を想定した議論をしていったわけでございます。その場合にどうするかと。それについても名言はございませんでした。とにかく一緒に進んでほしいという気持ちでございまして、それは北斗市からもいまさら抜けるわけには、抜けてもらっては困るという話はございましたので、このまま行くためのはどうしたら財政が少なく進めるかということを考えなければならない。ただ、きょう、このように会を開かせていただきましたのは、何人かのかたのご意見として議決されて、委員会としてのまとめとは思いませんけれども、それぞれの個々のご意見が出ましたので、これについては委員会として統一見解だというものがありましたらお示ししていただければそれに向かって進みたいと思っております。

又地委員長 委員会として、私はいろんな意見が個々に出ると。そのことが、そのこと自体が出た意見そのものは、全て委員会の意見だというふうに捉えてもらって、向かっていただければいいのではないのかなとそんなふうに思っているのですけれども。例えば、負担が少しでも減るようにと。財政的には1,100万円のというのは何とかなるけれども、660万円から増えないような対応。あるいはやはり、きょうは財政の部分で随分出ているのだけれども、ある意味では見切り発車が絶対なしという部分を町長も捉えてくれているようですので、そのほかに関してはあまりどうしろこうしろと。ただ、増員の部分とそれから財政の部分の、だからという880万円から1,100万円くらいになるというこの部分の理解がストンと落ちれば、みんなで行こうという一つの形に落ち着くだろうとそんなふうに思っておりますけれども。

ほかに。副町長。

大野副町長 いろいろ議論をしていただきまして、ありがとうございます。

それで、先日、町長が副知事とお会いした経過、そしてマスコミが入らないで協議をしたという背景について、少しもう一度整理をさせていただきたいというふうに思っています。

木古内町としては、見切り発車はしないということの見切り発車はいつなのかということ言えば、8月の会社設立だろうというふうに思っております。

ところが、ほかの二市と北海道につきましては、安全合意がJRと交わされれば開業までに整備が進むので、そこは安全が担保されたことになるという言い方をしてお

ります。その点について木古内町は、やはり8月の設立までに鉄路をしっかりと修理をしてもらおうと、これが前提でしょうという話をするのですが、今回の基本合意の書面を交わすということで納得をせざるを得ないということで進んできております。8月を木古内町のターゲットというふうに考えますと、いま話を、この時点で4月の時点で、ほかの町とも話をしなければこのまま進んでしまうだろうということで、そういう協議を本音で協議をする機会を作っていただきました。と申しますか、木古内から声をかけて北斗で集まりました。その中で、町長が言った安全面で、「亀川の件につきましても国交省のほうに北海道はしっかりと要請をしているので、そこについても基本合意書に入れるので安心してください」ということだったのですけれども、まだやはり不安はあるのです。国交省のほうからの安全運輸委員会からの報告は、ことしの夏をちょっと過ぎるかもしれないということを道の担当者は言うておりましたけれども、それも早めに出してもらおうようにということで要望をしております。

それと、財政面なのですが、財政面については今年の8月に第4回の協議会で人員増をしなければ安全運行に支障を来すということで、55人体制を100名程度になるというのが当日の話でした。それが、詳細がまとまったのが12月、1月の幹事会です。そこで、70人というふうになりました。これは、大沼までの事故が起きる前に、既に北海道の担当者そしてJRからの職員が派遣になっておりますので、そこで運行体制は55では足りない、70と。70ではなくてその時は100名程度という話だったので、詳細を詰めて70になっていると。そうすると、その財源負担はどうなるのだということで、当時から少し増えるだろうという予測がされ、この1月に第5回目の協議会でほぼこのような金額が出された。先月、北斗で集まった時には、「木古内町はこの負担に耐えられない」ということも町長から話をしたわけ。それに答える形で、副知事は「はっきりと金額を明示できないけれども、木古内町が増える分についての財政支援はします」とこういう約束を口頭ですけれども約束をされたということですので、そこも今回のこの委員会での協議の中では、含み置いて話をしていただければいかなというふうに思っております。当時といいますか、北斗のほうもうちよりも倍以上の負担が増えるわけですから、それについてはいかなものかなというふうには市長も思っていたそうです。ただ、ほかの町も北斗が積極的に三セク運行ということで主張していましたので、その分を負担が増えるということになかなかうちから言い出すのは難しかったのだということをおっしゃっていただきましたけれども。北斗としては、安全を確保するのであれば、JRに1年、新幹線の開業時ではなくて、さらに1年運行してもらってからでもいいのではないかとこういうような話も出ました。ところが、国のほうでは、JR北海道が新幹線を運行するというふうに決めておりますので、これは確認行為だそうです。そうすると、並行在来線については同時にやはり三セク運行をしていただきたいというのが国交省の考え方ですので、ここではそれを進めざるを得ない。安全面で言えば、「開業までにしっかりと実施するということを担保します」ということですので、ことし8月が再来年の3月ということでは少し話が違うのですけれども、いまの協議されている木古内町が主張しているところとずれているところはあるところとあります。以上です。

又地委員長 副町長からも説明がありました。あとは、やはり初志貫徹といいますか

あまり財政負担のないように、そして且つ安全が確保されるという従来の姿勢を崩すことなく対応をしてもらって、もし異変といいますかその時は逐一この委員会に報告をいただきながら何か知恵を絞ればいいのではないのかなとそんなふうにも思います。

ほかに、三セクの問題はありませんか。

竹田委員。

竹田委員 一般質問でもやったのですけれども、やはり駅のホームを一回交通体系で現地をやはり確認していただきたいなというふうに思います。

又地委員長 いま、竹田委員のほうから出たけれども、1番ホームのことですか。それは、ホームの云々というのは、例えば1番ホーム以外のホームの。それは、例えば現地調査というのは目的は何ですか。

竹田委員。

竹田委員 やはり、どう見ても駅の栈橋というかホーム・階段を含めて。それと、腐食がすごいのです。やはりそれで、現状のままでの三セクでの引き継ぎというのは、後々費用負担の要因になると思います。そういう部分も含めて、本当に構造上、一般質問で議論したエレベーターの設置が無理なのかという部分についても、やはり現地を確認すべきだろうというふうに思います。

又地委員長 委員の皆さん、いまの何か新幹線の軌道を見学させてもらえるというのがあるようですよね。これは、中尾室長のほうから過日その話があったので。そうしたら、交通体系になるのかあるいは議員会になるのかわからないけれども、良いねという話もしておりました。それは後日、議長のほうにもいくと思うのだけれども、それは総務・経済常任委員会というふうになるのか。その時に一緒に時間があれば、見てみたらどうかなというふうなあれであります。とりわけ、特別委員会で日にちを設けてということをしなくてもいいのではないのかなとそんなふうにも思います。

(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 次は、(2) JR江差線(木古内ー江差間)の廃止に関することを議題といたします。

これも、福田課長のほうからですね。福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 大変、失礼いたしました。

JR江差線(木古内ー江差間)の廃止に関することでございます。JRの江差線廃線イベントにつきまして、ご説明申し上げます。

江差線の廃線イベントにつきましては、町、観光協会、商工会、JR木古内駅、駅前商店街、BOF、町内会で構成いたしますJR江差線ラストラン記念イベント対応委員会を組織いたしまして、事業を実施しているところでございます。

資料の4ページをお開きください。江差線ラストラン記念イベントについて、ご説明申し上げます。イベント内容でございますが、順番にご説明申し上げます。

江差線なつかし資料・写真展示会を4月26日土曜日から5月31日土曜日まで、木古内町中央公民館ロビーで開催してございます。

江差線最後の秋冬フォトコンテスト入賞作品展示会は、5月2日金曜日から13日火曜日まで、木古内駅自由通路スカイロードで開催することとしております。

江差線廃線セレモニーでございますが、5月11日日曜日午前11時20分から駅前広場、JR江差線ホームにて開催いたします。

合わせまして、江差線大漁旗さよなら隊を午前11時45分頃から鶴岡駅、線路沿いで開催いたします。

江差線代替バス運行セレモニーにつきましては、5月12日月曜日午前5時45分と午前10時30分に、木古内駅前バス待合所で開催いたします。議員の皆様には、この午前5時45分のセレモニーにご出席いただきたいと考えておりますので、改めましてご案内をお送りいたしますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

次に、江差線廃線レールウォーキング・江差線廃線記念植樹でございますが、6月8日日曜日午前10時から鶴岡駅、鶴岡農村公園にて開催いたします。

また、昨日は、江差線ラストラン乗車会が開催され、23名の参加者があり盛会裡に終了したということでございます。

このほかにも、JR木古内駅舎正面の江差線廃線の垂れ幕の掲示、記念グッズの販売、記念写真用パネルや大型看板の設置等も行っているところでございます。

以上で、説明を終わります。

又地委員長 JR江差線の廃止に関する事で説明がありましたけれども。そうすると、12日午前5時45分の始発バスに出てください。

あと、5月11日の午前11時45分のこれは案内がありましたよね。これは、駅のほうですよ。セレモニーのほうで、大漁旗ではなく。

何かございませんか。

竹田委員。

竹田委員 セレモニーではないのですけれども、代替バスの関係で道道の関係でちょっと何点か。吉堀トンネル、非常に暗いです。電気が照明のあれがあるのだけれども、電気が何個しか点灯していないという。あそこのトンネルはカーブになっていますし、非常に危険です。やはりせめて、新しいトンネルができるまでは、照明器具が付いているやつは全部やはり電気を点けてもらわないと、節電だけでは済まされないところだと思います。

それと、先般、江差線廃止の部分で鶴岡、吉堀のほうまで行ったら、やはりあの辺の人も、いままでJRには待合所がありました。吉堀も貨物でしたかそういう。やはり、雨風をしのぐ部分、「バスになってもそういう待合所がほしいね」というそういう声を聞いたのです。「今度は木古内町の大森町長が協議会の代表になったから、町長には強く伝えておくね」ということで、これは町民からの強い声として聞いてきましたので、きょうの場でやったほうがいいのか一般質問でやったほうがいいのかなと思ったのですけれども、一応要望いたします。

それと、5月11日以降の工事のスケジュールがもしあればお知らせ願いたいです。というのは、11日以降は今度は踏切がノンストップでしょう。一時停止がいらぬわけです、列車が来ないのだから。だから、その部分と線路のがたがたではなくて、全面アスファルト。道路とフラットにしてもらうですとかそういう部分は、もし協議会として企画をしていないのであれば、我が町として訴えて。木古内は結構あるのですよね、踏切通過が。やはりそれをやってもらいたいです。

それと、何回目の交通体系でしたかわからないけれども、やはり携帯電話が使えないということで、町長、NTTに要望してみるというふうに言っていたのですけれども、その辺のNTTの反応はどうだったかということをお願いしたいと思います。

又地委員長 町長。

大森町長 吉堀トンネルの暗い解決あるいはバスの待合所につきましては、ご要望として受け止めさせていただきます。

携帯電話が繋がらない、これはNTTの函館支社長にお話をしましたところ、「ドコモのほうにしっかりと伝えておきます」という段階でございましたので、いまそれ以降について。OKということではなくて、「NTTドコモの函館支社長に伝えておきます」という段階でございます。まだ、返事をいただいております。

踏切等、JR北海道が廃止になってバス路線に転換後のJR北海道路線を含めたものにつきましては、今度は協議会を離れます。バスの運行までが協議会の仕事になります。それぞれの町とJR北海道が用地の購入ですとか線路の撤去費ですとか、トンネルの解体費、あるいは陸橋の解体費これを協議することになっております。条件は全く一緒の中で行われることになっておりまして、おそらく現段階では、双方が持出金ゼロで物が壊れて土地が町になるということになるかと思えます。JRの敷地は全て木古内町の土地になる。施設については、壊すお金は全てJRが負担する。そして、それがちょうど相殺されるというのですか、そういうことになるのかな。お互いにお金を出さないで物が壊れて、そして土地が町になるということになりそうです。これは、江差も上ノ国も木古内も同じような条件で、そういう条件で単価を決めるようなことになるのではないかと思います。ですから、当町には工事の全て、解体の設計を含めて工事費がJR北海道が負担しますので、そこを手を付けなければお金は余ると、単純に言いますと。いま、地域の声で禅燈寺、渡島鶴岡駅の付近を線路を撤去しないでほしいと。これを撤去しなければ、その撤去費はきておりますからその分は使わないで済むと。ただ、残すということは、今度は維持管理費が必要になりますから、それも良し悪しではありますが。こういうことで、壊す解体の費用は全てJRが負担すると。それは、設計も全てでございまして。そして、最後は用地は当町の用地になると。これは、これからの協議になりますので、個々の町がそれぞれ協議になりますので、まだ具体的な協議に入っておりませんので、入りましたらまた皆様方にご報告をいたします。

又地委員長 ほかに。

(「なし」と呼ぶ声あり)

(3)その他

又地委員長 その他の中で、トレイン・オン・トレインの話が何となく大きい厚い壁ができて、なかなか前に進んで行けないですし、あるいは我が町として声も上げられないなどそんな思いもしながら、渡島振興局の高橋主査さんがたまたま2月に道の監査委員の大会があった時に、渡島檜山の監査委員の総会のほうに来ておりまして、新幹線推進室の高橋主査なのですけれども、監査委員の研修会のあとに講演をしてくれました。そうしたら、たまたまトレイン・オン・トレインの講演をしてくれました。

話の内容というのは、青森県側、北海道側にトレイン・オン・トレインの基地ができれば、こうこうこうだというようなこと。あるいは、基地を作るためには1,000億円かかるのだというような話もしてくれまして。それで、この交通体系の委員会としては、外に向けてのトレイン・オン・トレインの基地誘致に関しては、これは行政部局もそうだと思うのですが、なかなかいまのJRの問題等々で外に出る機会というのはないなとそんなことも思いながら、新幹線推進室の高橋主査を呼んでトレイン・オン・トレインのことを少し聞こうかなと。それは、従来の域からそんなに抜け出すような話でもないのかもしれないけれども、もう少し認識を深めるためといいますかそんなことをしたらどうかとそう思いながら、議長の許しも得ながら、副委員長と2人で担当課と一緒にその要請をしたいなと、お願いをしたいなとそんなふうに思っております。それは、連休明けのもし担当課のほう、あるいは先方も都合もあるでしょうし、連絡をしていただいて、そしてどうぞいらしてくださいという時には木古内に来ていただいて、そして講演をしてもらえるかどうかその辺を確認してOKが出れば、交通体系の特別委員会として、講演を依頼するという形をとりたいなとそんなふうに思っております。

その他で、町長何かありましたら。

町長。

大森町長 それでは、その他の事項で2点申し上げます。

1点は、トレイン・オン・トレインにもいづれ関わってくるであろうと想定されますが、仮称でございますが、青函共用走行区間高速走行早期実現促進協議会とちょっと長いのですが。青函共用走行区間と言いますと、青函トンネルの53kmに加えて82、3kmの区間でございますが、ここを高速走行の早期実現を目指すという協議会がこの度設立をされます。ここの構成メンバーは青森県、北海道は元より近隣の沿線自治体、駅のできるどころ。北海道側と言いますと函館市、北斗市、福島町、知内町、木古内町、七飯町、あるいは渡島町村会、檜山町村会、道商連函館の商工会議所など、青森とバランス良くそれぞれの自治体、団体が加わって会議を発足させると。こういうことで、これは北海道と青森県が連携強化をして進めて行きましょうということで、4月30日でございます、水曜日。4月30日に第1回の設立が函館市内で開催される予定となっております。この時に、北海道を代表して荒川副知事が見えるというお話をさせていただいたところ、次の日一日に駅舎を見学に来ていただけるということになっております。

2点目でございます。函館江差自動車道高規格幹線自動車道ですが、茂辺地から木古内道路の開業時期。開発建設部より発表になりました。供用開始の時期は平成31年度ということで、開発建設部が当町を訪れましてこのように話をしていったということでございます。以上でございます。

又地委員長 何かございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 以上をもちまして、第12回総合交通体系調査特別委員会を終了いたします。

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

傍 聴：なし

報 道：なし

総合交通体系調査特別委員会

委員長 又 地 信 也