

# 会議録

平成26年5月9日(金)場所 3階 第5研修室

会議名：第13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33分～午前11時43分

事務局 山本

---

## 会議次第

### 1. 委員長挨拶

**又地委員長** ただいまから第13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。

皆様のお手元に資料が配付になっていると思います。5月3日の北海道新聞に「三セク支援合意を評価」という記事が載っておりました。そこで、その記事の中に、三セクに出資する道、北斗市、函館市、木古内町がJR側に求めている安全対策と経営支援策を合わせて、17項目という記事が出ております。基本合意をしたこの17項目について、担当課の福田課長のほうにその内容を整理する中で、委員会に提示していただきたいという旨を伝えまして、皆さんのお手元にJRとの基本合意についての資料があるかと思えます。

きょうは、この資料を基にしながら、委員の皆さんの確認をいただきながら進めてまいりたいとそんなふうに思います。あるいは、第12回のこの委員会の中で、開業後10年間累計の収支予測における内訳という部分もあります。財政的には、当初の計画よりも20から25億円程度増えるという部分がありました。それは、ほとんどが当初、5名体制から85名、30人増える。これは、いろいろ安全対策等々の問題も抱えている中で、人件費がおおかたではないのかなとそんなふうに試算してみました。仮に、例えば30人で年間の給与が700万円と。そうすると、2億1,000万円、10年で21億円×事業主負担となると、だいたい25億円近くなるのかなとそんな試算もしてみました。

そんな中で、委員の皆さんのいまこれから担当課長より説明をいただきますけれども、委員の皆さんの忌憚のないご意見をいただきながら、最終的にはこの委員会として、三セク設立のOKを出すかどうかというところまで、きょうは進めてまいりたいとそのように思っておりますので、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事

**又地委員長** それでは、早速、J Rとの基本合意についてを議題といたします。

担当課長、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。まちづくり新幹線課、福田でございます。

それでは、本日の資料について、ご説明申し上げます。

添付資料の1ページ、三セク会社における要員数（増減）について、部署別でございます。この資料から順番にご説明させていただきます。

失礼いたしました。それでは、本日お配りしております、J Rとの基本合意について、この資料から先にご説明申し上げます。

失礼しました。本日、お配りしておいておりますJ Rとの基本合意について。この資料から先にご説明申し上げます。

J Rとの基本合意についてでございますが、1 基本合意の目的でございます。これまでの要請やJ R北海道と協議を進めてきた事項について文書で確認を行い、合意内容等を踏まえた経営計画（案）を取りまとめるものでございます。経営計画に取りまとめるにあたりまして、その前段、J R北海道と基本的な内容についての合意を行ったというところでございます。

2 締結日でございますが、平成26年4月30日に協議会を代表いたしまして、北海道知事とJ R北海道社長が締結をしてございます。

3 基本合意の構成でございますが、一つ目として、安全運行体制の構築。二つ目といたしまして、並行在来線に対する協力内容の二本立てとなっております。①安全運行体制の構築につきましては、1 安全運行体制の構築、2 譲渡資産の保全、3 その他、以上の3項目でございます。②並行在来線に対する協力内容につきましては、1 鉄道資産の譲渡、2 三セク鉄道会社が不用と考える資産の撤去、3 施設等の改修・整備、4 J Rから三セク鉄道会社への出向社員の人件費負担、5 J Rの負担総額、6 三セク鉄道会社プロパー社員の人材育成に対する協力、7 災害時等の対応、8 協力体制の整備、9 技術協力、10 運行管理業務の円滑な移行、11 函館・五稜郭間への三セク鉄道会社保有車両の乗り入れ、12 乗継割引制度、13 共同使用料等、14 その他、以上の14項目でございます。2本合わせて17項目の基本合意となっております。

4 今後の取組でございますが、この基本合意等に基づき経営計画（案）を取りまとめ、次の開業準備協議会で協議することとしてございます。

次に、事前にお配りしております要員数、または収支見込みにつきましてご説明申し上げます。資料の1ページをお開きください。

三セク会社における要員数（増減）について、部署別でございます。

I 要員数総括でございますが、合計欄でございます。前回試算時55名から今回試算時は開業時で70名、15名の増加。委託終了後で86名、31名の増加となっております。開業時につきましては、指令業務をJ R北海道に暫定委託することといたしまして、委託期間終了後は三セク会社が自ら行うこととなります。基本的な考え方でございますが、前回は肥薩おれんじ鉄道など先行する第三セクター鉄道会社における、営業キロあたりの要員数などを基に算定したものでございますが、今回はJ R北海道の江差線の勤務内容等を踏まえ、必要な要員数を算定したものでございます。表の見方でございますが、今回試算時の

括弧書きの何人程度という表示は、前回提出いたしました組織要員計画の数字でございます。経営計画（案）にも記載されている数字と同様のものがございます。

Ⅱ 各部門の主な増加理由でございます。運輸部運輸課の運輸課（本課）でございますが、安全、輸送、運用、研修担当は、全社的な安全体制及び定時運行確保のための本社要員として、2名から6名に4名の増員としてございます。車両研修担当は、列車の安全確保のため、仕業及び交番検査を三セク直轄で実施できる体制とすることとしたため、3名から6名に、3名の増員としてございます。運輸課（本課）は、5名から12名に、7名の増員でございます。

次に、運輸部運輸課の指令、運輸、電力信通、施設指令でございますが、本路線を走行する全列車について、日々の運行管理を担う部署であり、24時間常時監視体制を維持するのに必要な要員数を算定したことから、16名から19名に、3名の増員としてございます。

次に、運輸部運輸課の乗務所でございますが、乗務所長、助役は、定時運行確保のため各運転士に対して点呼を行うほか、安全運行確保のため、24時間体制での異常時対応窓口が必要なことから、新たに4名を配置してございます。指導、一般運転士は、三セク鉄道の想定ダイヤから18名の一般運転士の配置が必要であることに加え、一般運転士に対する指導訓練や新人運転士養成等のため指導運転士を1名専任配置することにより、12名から19名に、7名の増員としております。乗務所につきましては、12名から23名に、11名の増員でございます。運輸部運輸課の木古内事務所でございます。運転取扱担当は、木古内駅は三セク列車の起終点であるほか、保守用車や除雪車のための基地が設置されていることから、列車・保守用車の入換や駅構内における除雪車の信号取扱のため、新たに4名を配置してございます。運輸部施設課でございますが、保線、土木、電力信通担当は、安全運行確保の根幹であり、巡回による点検・整備などを三セクが直轄で行うのに必要な要員数を算定し、17名から21名に、4名の増員としてございます。

次に、2ページをお開きください。こちらの資料につきましては、開業後10年間累計の収支予測におけるその内訳でございます。各項目の大きな数字につきましては、今回の数値、括弧書きの数値は当初の数値でございます。左の表をご覧ください。一番上でございますが、開業準備費の開業準備費 a 欄でございますが、5.8億円程度、民間出資 b 欄は1億円程度、差引4.8億円程度が道と市町の負担でございます。初期投資・運行経費でございます。赤い線の部分、初期投資（鉄道資産、車両等）で27億円でございますが、内訳といたしましては、鉄道資産、車両（JR譲受資産）が16億円程度、新たな設備投資が11億円程度でございます。

右の表をご覧ください。JRからの譲渡資産、鉄道資産（土地・線路・車両等）で14億円から16億円へ、2億円の増となっております。新たな設備投資では、JR設備分離工事（指令・電力等）で1億円の減、保守管理用機器・システム（除雪機械等）で3億円の増、その他（券売機等）で1億円の増でございます。

次に、黄色の部分でございます。運行経費（人件費、運輸費等）で153億円から157億円程度となっております。人件費で26億円の増、運輸費（燃料費、車両修繕費等）で6億円から9億円の増、本社経費等で3億円から4億円の増、線路等保守費用で7億円の増、その他（減価償却費・税等）で5億円の増でございます。本項目につきましては、車両検査

にかかる外注費や燃料費などの増減が想定されるため、一定の幅を持たせた試算となっております。

次に、青色の部分でございます。収入（運行収入、借入金、国庫補助金等）で147億円から148億円でございます。運行収入で1億円の増、初期投資にかかる借入金で1億円の増、国庫補助金等で3億円の増、JR貨物からの線路使用料で29億円から30億円の増でございます。本項目につきましては、貨物列車の走行実績の増減が想定されることから、線路使用料収入に一定の幅を持たせて試算してございます。

左の表にお戻りください。差引②でございます。下から5段目でございますが、初期投資、運行経費から収入を差し引いた額が32億円から37億円でございます。その下、差引でございますが、ただいまの数字に開業準備費を加えた額でございます。37億円から42億円程度となっております。JR北海道支援額は16億円程度でございます。これにつきましてはJRからの譲渡資産額と同程度を想定してございます。交付税は1億円程度でございます。三セク会社による施設・設備への投資に対して、地方公共団体が行う補助への地方財政措置でございます。これらの数値から、道・沿線市町の実質負担額は20億円から25億円程度となっております。

また、現在あります経営計画（案）では、経営改善に関する事項といたしまして、開業後一定期間が経過した後、5年後とを基本になってございますが、利用状況や収支の動向などの検証を行うこととしてございます。検証の結果、開業時における利用見込みや収支見込みを下回り、且つその改善を見込むことが困難と判断した場合には、事業形態や道、沿線市町の負担割合などを再検討することとしているところでございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

**又地委員長** 説明が終わりました。順を追って、質疑があれば受けたいと思います。

何かございませんか。

竹田委員。

**竹田委員** 第12回の交通体系の時も質問をさせていただきましたけれども、一番はやはり木古内町の財政負担、これがやはり一番ネックです。

きょうの道新の記事でも人口の推移が出ていましたけれども。人口3,000、あるいは2,000の単位になった時に、この一度決めた負担は、この事業を撤退しない限りはずっと増えても減ることのない負担をしなければならないというこういう事業でありますから、その辺はやはり福祉の町長として、やはり高齢化の高い我が町にとってどうなんだという部分については、12回の時も縷々、現在の1,000万円くらいの負担であれば、いまの現状の財政では何とかなるだろうという部分ですけれども、その先を見通した場合のことも十分配意しながらこの協議会に臨んでいただきたい。

それと、1ページの資料で、木古内事務所に4人が増員になると。そして、この部分は起終点の我が町にとって、保守用車や除雪の基地になるということなのですから。単純に常備4人の配置なのか、4人を配置してローテーションの中で例えば1人ずつということなのかという部分。それと、木古内駅舎が無人でなくなったという、以前に。そういうマスコミ報道等もこの協議会でも報告がありましたけれども、その時に4人のうち、駅員が例えば1名なのか、保守・保安の担当。技術的な、場合によっては信

号、ポイントの切り替えもしなければならぬという業務があるわけですから、その辺の部分の中身といいますか内訳がちょっとわからないです。

それと、2番、3番、24時間常時監視体制を維持しなければならないということで、増員しなければならないという。24時間常時監視体制、これはそうすれば木古内事務所でも24時間の監視体制をとらなければならないのではないのかなという気がするのですよね。起終点の基地ですから、その辺の考えがどうなのか。この4人の配置の中で、対応が可能なのかどうなのか。

それと、3番目の(2)、ここで列車の運転士が7名増員と出ていますけれども、当面はJRに委託するわけですよね、運転業務を含めて。それなのに、例えば指導する運転士を1名確保したりですとか、専任を配置しなければならないというのは当面いらぬのではないかと思うのですよね。JRできちんと運転士を育てて、教育をした人間を例えばこの三セクのほうに配置をする。そうすれば、わざわざこういう余分な人件費はいらぬと思います。その辺をどう例えば協議会、財政の厳しい我が町として、どのような検討をしてこれでいいだろうというふうになったのかどうなのか。

それから、先ほど2ページの財政内訳の資料の説明がありましたけれども、新たな設備投資。この部分がよく理解できないのですよね。これは、何というのだろう。JR設備分離工事、あるいは保守管理用の機器のシステム、あるいは除雪機を購入しなければならないという部分。これは、JRから例えば譲渡する段階で、そういうものも例えば、設備の分離工事何かはきちんと整理をして譲渡というか、「しなさい」と言ったらそれで済むのではないのですか、こういう余分なお金は。これは、たぶんJRの意向だと思うのです。自分達でやらなくても、三セクと協議会をやって契約をすれば、JRではこういう工事をしなければ、新たに11億円くらいの予算を見てくださいと、それをここに計上していると思うのですよね。だから、その辺がどうなのか。

それと、この人件費のところでは言っていた、車両検査にも費用がかかると先ほど課長のほうから説明をしましたがけれども。何でJRから譲渡を受けた車両を、お金をかけて検査しなければならないのか。きちんとやはり整備をして譲り受けるというのが、そういう形ではないのですか。中古の現状の走っている列車を、そのまま譲り受けるということなのですか。その辺も含めて、わかる範囲内で答弁をお願いします。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** 4点のお尋ねがございました。1点目は財政負担、2点目は木古内事務所の増員分、3点目は運転手の増員分、4点目は収支予測に対しての初期投資あるいは車両検査に伴う費用負担。

1点目につきましては、私からご説明をいたします。2点目から4点目につきましては、福田課長から説明をさせます。

ご指摘のとおり、当町の財政負担がこれまでの計画よりも増えるということは事実でございます。財政収支計画に当てはめると、確かにいまはやや落ち着いた財政状況ではありますが、10年後というところと相当厳しくなっていることは予想されます。そうした中での増額でございますから、これは厳しくなるということははっきりしております。しかし、そうしながらも収支財政計画の中に増額分を増やして行って、おおよそ1,000万円程度の当町の負担ということには十分対応していけるという試算を出

しました。したがって、これを費用の当町負担の限度ということで、これからも進めていくつもりでございます。

今回は、10年間の試算が出ておりますが、会社設立後になります。増収計画をしっかりと立て、地域に住んでいる方が乗降するだけではマイナスが増えていくばかりでございますので、外からのお客様にも利用していただくその方策をしっかりと計画に乗っけて、会社として増収を図っていくと。こういうこともしながら、また節約ができるところは節約をしていくということで、まだなかなか会社設立まで至っていないものですから、どこでどのような財政負担の縮小ができるかははっきり見通せないのですが、いま出ている中で、竹田委員がご指摘にありましたことも、おそらくどこかで節約が可能な部分はあるのだと思います。こういったことについて、しっかりと進めてまいりたいと考えております。福田課長のほうに説明をさせます。

**又地委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** それでは、ご質問のございました一つ目。木古内駅の人員4名についてでございますが、これにつきましてはまず勤務人員でございますが、勤務は常時1人でございます。これが、現在のJRの勤務シフトに当てはめた中で4名の配置ということになってございます。業務内容につきましては、木古内駅は貨物それから三セク、それから共用区間は新幹線といった輻輳した駅になるということで、信号の取扱い、除雪等の保守要員ということでございまして、改札や乗車券の販売、出札・改札等の駅業務は行わないこととなっております。

次に、運転士7名増ということのご質問がございました。これにつきましては、運転業務、運転士につきましてはJR委託ではございませんので、JRに暫定委託するものは列車の運行管理に関わる指令業務を当面暫定委託するというところでございまして、運転士につきましては三セク会社が行うということになってございます。

次が、新たな設備投資の部分でございますが、JRからの譲渡の際に、JRにというご指摘でございます。これにつきましては、他の三セク会社の状況等も踏まえ、これまでJR北海道と協議を進めてきた中で、こういった設備の分離ですとか保守管理用の機器システムの導入等、こういった経費がかかるということでございまして、それがここに現れた11億円という数字でございます。

それから、車両の検査でございます。車両の検査につきましては、仕業検査・交番検査と言われます、いわゆる定期的に運行をするにあたって、定期的に行わなければならない検査でございまして、これを外注等の対応になってまいるという内容でございます。

すみません、よろしいでしょうか。

**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24時間体制かということでございますが、これにつきましては24時間ではなくて夜間、列車の運行しない時間帯はいないというふうに伺ってございます。

**又地委員長** 竹田委員。

**竹田委員** 縷々、協議会として作った資料だと思うのですが、課長、新たな設備投資11億円の内訳。例えば、除雪機を2台導入しなければならない。1台1,000万円す

るですとかそういう細かい部分を、できればたぶん積み上げで11億円になっていると思うのですけれども、そういうものを示してもらわないと。アバウトに11億円かかると言っても、「ああ、そうですか」と言うわけにはいきません。やはり、そういうものを。ただ、一番心配なのは、木古内事務所の4名の配置なのですからけれども、いま聞いたら駅舎の改札といいますかその業務は行わない。駅は無人だということと同じことですね。当初、我々木古内駅が無人から有人になったという報道を聞いた中で、人がいればやはりいろんな例えばホームに降りなければならないという、階段を乗降しなければならないというそういうホームですから、そういう部分の助けもその中でできるのかなというふうに思っていたのですけれども。改札を行わない、逆に保守・保安それは1人で大丈夫ですか。運転士がいて、ポイントの切り替えはたぶん指令室で、函館のほうで全部どうこうと連絡を取り合って全部切り替え、ここではしないと思うのですけれども。そういう部分で、本当にこのことで1人だけの木古内の駅全体、夏場はいいです。冬の除雪を含めた部分を考えれば、1名ではちょっと不安ではないかというふうにも思うのですよね。ただ、いませつかく協議会の中で積み上げの中で、こういうふうに人員配置を含めて、大変ちょっと個人的には増員の人数も不満足ですけれども、これはいま協議会を起ち上げなければならないという部分ですから、いまここでどうこうと言ってもその作業が遅れるだろうというふうに思うものですから、それ以上は言いませんけれども、やはりそういう部分が心配なのです。言い方は悪いけれども、北斗はどうするのかわからないけれどもそっちはいいです、まず木古内町の。

それと、やはりいまある札苅、泉沢、釜谷も無人ですよ。駅舎をあれは貨車でしたか、プレハブのような建物もあります。それをどうするのかという部分。せつかく三セクになったらトイレも新しくなったですとか、やはりそういうふうに町民に喜ばれるような施設でないとはだめだと思うのです。ですから、新たな設備投資のこの11億円の中で、そういう物の整備。それと、第12回の時も言いましたけれども、やはりうちのホームの現地を見て、本当に構造上エレベーターが無理なのかどうなのかという部分。ただ、言葉では構造上と言うけれども、こういう部分のこういう構造によって、それが無理なのだということにならないとやはりだめだと思うのです。それは、今後の部分ですから、この新たな設備投資の部分は十分意見反映をして、我が町にとって「三セクにして良かった」と喜ばれるようなやはり施設、あるいはこういう会社になってほしいということ。

**又地委員長** ほかに。

平野委員。

**平野委員** 平野です。委員長の最初の言葉にあったとおり、きょうのこの委員会が三セクの協議会参加をどうするのか賛否を問うということは非常に大事な会議だと捉えております。そのような会議ですので、細かいことも含めて何点かお聞かせ願いたいと思います。

まずをもちまして、JRとの基本合意についてでございますけれども、先日の新聞記事にも載って中身は見させてもらったのですけれども、そこで町長の言葉で、ほぼほぼ地元の協議会で議論された内容が、ほぼ盛り込まれているというコメントが載せられておりました。では、何が足りなかったのかなということ、安全面に対しては

先ほど町長からも休憩の中でしょうか説明があったとおり、我々の希望としては全て100%安全にして譲渡してほしいと。それが、言葉の違いあり、「可能な限りはやっていただく」と、そこが100%ではないのかなという事は感じました。

それ以外の部分で、②番の並行在来線に対する協力内容等についても、我々が協議会で話をしてきたことが唯一、ここに入っていないなという部分があればお知らせ願いたいと思います。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** 新聞社に対してのコメントにつきましては、どのように受け取られたのかはいまので、ここでの内容、木古内町としての内容が概ね盛り込まれたというふうに受け止られたと感じたのですが、私の発言は、協議会で協議をした内容がほぼ盛り込まれたと。ほぼというのは、私が常に発言してきた、「会社設立前に安全の確保を図る」ということについてが行われていないというところが一番大きな点です。

これは、アドバイザー会議が設立前に入る、また設立後も続けるというところで今回理解はすることにいたしました、その部分が一番大きなところですよ。

それ以外については、協議会で話された内容がほぼ盛り込まれたという発言を新聞社のほうにお話をしました。

**又地委員長** 平野委員。

**平野委員** わかりました。続いてですけれども、先日配付された資料の中から何点か。竹田委員とも関連する部分も多いのですけれども、この人員配置について、あるいは収支予測については当然専門家なりのかたが試算した部分だというふうに把握しています。また、人員については、前回よりも細かいところまでどのような内容によって、増員されたのだという説明があるので、この内容を見てほぼほぼ理解しました。

ただ、収支予測における内訳なのですけれども、前回の資料よりはいくらか3点ほど細かい内訳について書かれていると思います。それにしても、この金額があまりにも大きいものですから竹田委員がおっしゃるとおり、細かい保守管理用システムが3億円上がった中身が何なのだ、あるいは券売機が1億、倍にもなっているのはどうなのだというところがやはり疑問が残るところなのです。それで、木古内町としましては、当然三セクに参加するにあたって負担割合は4%なわけですけれども、賛同する一自治体としては、当然この中身の全てを把握した中で参加していかなければならないと思うのです。当然、今後は細かい話にまで突っ込んだ、協議会の中では話をしていくと思うのですけれども、いま現在この賛否を出すにあたって、前回の当初から変更になって、人件費についてはこのような事情で上がったのでわかります。安全面についても、木古内町は当然安全は100%と要望していたわけですから、それが加算された部分もわかります。ただ、それ以外です。設備投資にしても保守費用は安全に関わることなのですけれども、減価償却にしても5億円も上がるというのは、以前の当初の試算がどうだったのだと。今回、この5億円が上がった要因は何なのだという事をどの程度行政側は把握して、これをゴーサインを出すのかという現状をどこまで把握しているのか。もし把握していなければ、今後その中身もきちんと詰めた中でお示しいただかなければ、喜んでといたしますか賛同するという話に進まないと思うのですけれども、現状取りあえずわかっているところまで、資料はすぐ用意はできないのでしょうか、



担当課で把握している部分をお知らせいただきたいと思います。

**又地委員長** 私のほうから合わせまして、いまの増える部分、マイナスの部分。費用のほうばかりなのだけれども、収入のほうのJR貨物からの線路使用料が29億円から30億円も増えるのですよね。これは、どうしてこんなに増えるようになったのかという部分も合わせて教えてください。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** ただいまのご質問でございますが、収支予測における増減これの理由ということでございます。これにつきましては、当初、試算を行った時点では、先行する三セク会社肥薩おれんじ鉄道等の先行事例を元に、営業キロ数を五稜郭木古内間、当三セク会社に合わせた機械的な算定ということで当初数字を算定しておりました。

今回の数字につきましては、その後、JR北海道さんとも協議を重ねる中で、現在の江差線の状況を反映した算定と。結果がこういった数字の乖離になっているというところでございます。詳細の内訳につきましては、後日、確認させていただきます。

それから、線路使用料の増えた理由でございます。これにつきましては、線路使用料はJR貨物さんから入るものでございます。人員が増えたことによりまして、JR貨物からの線路使用料は旅客も貨物も、貨物に関わる保線、設備、人員に係る費用でございますので、旅客のみの部分は三セク会社が100%もたなければなりません。貨物にも関わる、線路も一緒に使います、例えば信号設備の取扱いについても貨物も旅客も使います。こういった両者が使うものについては、貨物使用料の対象ということになってまいります。

その結果が、この貨物使用料の増加、約30億円程度の増加につながったということでございます。

**又地委員長** 平野委員。

**平野委員** ただいまの課長の説明の中では、前回は機械的な試算から今回は専門者であるJRのかたとの協議の中、このような試算になったと。言うと、行政サイドとしても専門分野ではないので、ある程度したが大げななければならないというのか提示に沿った話をしていかなければならないのは理解をしますが、やはり我々は4.4%の比率でありますけれども、600万円からの1,100万円の負担をするわけですから、全体を縮小してその負担額を減らすということが我々一同この委員会の中でも話されていることですし、当然行政サイドもそのような考えでいる中で、やはり専門ではないとしても細かい内容を。JRの経営内容がどうなんだ、我々もこれから一経営者になるわけですから、やはり中身の細かい部分については、「ここは削れるだろう」ということを同様に言える立場にあるわけですから。そんな細かい部分まで、これから詳しく勿論話をしていくわけですが、それを当然頭に入れながら我々にも提示してほしいですし、それを行政と一緒に細かい試算について協議をしていきたいと思っておりますので、行政側もそのことを念頭に置いて、細かいところまで突っ込んで話を進めていってほしいなと思っております。要望で終わります。

**又地委員長** ほかに。

吉田委員。

**吉田委員** いまの質問にもちょっと関連するのですけれども、私は運行収入のことをちょっと聞きたいのです。今回、1億円の増収を見ているのですけれども、一番町民にとって心配されるのは、料金・運賃の部分が全く見えてきていないのですよね。当初、おおよその「だいたいこのくらい現行より上がりますよ」という予想はされているのですけれども、このことによって運賃がはたしてどのくらい上がってくるのかという議論が全くされていない。この辺がやはり町民にとって一番関心事なのですよね。それで、それもそうなのですけれども、先ほど竹田委員のほうからもありましたけれども、たぶんこのままいくと人口の減3,000、もしくは3,000を切ることになる可能性もあります。そうなった場合にただ単に、いまのままで走らせておくとますます経営が悪化するというのは目に見えてくるわけですよね。その辺で町長が前段、12回の時にも話をしていましたけれども、全国を見回すと京都に丹後何とか鉄道、旅客列車をリゾートにしたような感じ。そして、九州にはななつ星という感じ。魅力のある鉄道を作っていないと、三セクというのは尻すぼみになる可能性があるのですよね。その辺の考え方をどう反映していくのかというのがこれからの課題だと思うのです。

その部分は後々やっていくにしても、いま現在運賃がどう変わっていくというのが町民にとって一番知りたい部分なのですよね。その部分でもしわかる範囲であれば、おおよその上げ幅より上がるのかそのまま維持していくのか、その辺についてちょっとお願いします。

**又地委員長** いまの質問の中で運賃の部分では、だいたい過去いままで流れてきたのは、3割アップというようなことが出ているのだけれども。その3割がもっと上がるというふうな形になるのかどうか。いまいろいろ試算をしている中で、設立準備協議会が開かれて、最終的には運賃のことも。これは、直接利用者に跳ね返っていくことなので、その辺わかっている範囲といたしますかその部分で答弁していただきたいと。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 運賃収入についてのご質問でございます。経営計画（案）の中では、いままでご説明申し上げてきましたとおり、1.3倍、3割アップということで平均でございますが、運賃になってございます。駅毎の距離等によりまして、これが変動はございますけれども、また五稜郭からの函館への乗りつぎの事情もございます。

これにつきましては、五稜郭から乗り継いだ時にJRの初乗り運賃がかかるということになれば、運賃が非常に高くなってしまうというところがございます。これにつきましてはJRサイドと乗り継ぎに際して三セク、JRともに例えば50円の運賃の乗り継ぎ割引を行う等の検討を現在進めているところでございます。

失礼しました。乗り継ぎ運賃の割引については、合意したところでございます。

**又地委員長** 現行は、五稜郭までの切符も函館までの切符も同じですよね。変わらないのですよ、いまは。だから、それが例えば五稜郭までが三セクで、そのあとの乗り継ぎでお金がかかると、負担がかかるということはこれはもう絶対避けないとだめなことですね。

ほかに。吉田委員。

**吉田委員** それでは、運行収入の1億円の部分の増額とありますよね。その部分は何になるのかなと思って考えていたのですけれども。わかる範囲でお願いします。

**又地委員長** 運行収入が14億円から15億円で、1億円増えるのですよね。これの基礎的な部分は何かという部分なのですよね。すぐわかりますか。

結局、吉田委員だけではなく、平野委員からも竹田委員からも出ているのは、こういうふうに出てきたものの積み上げてこれが出てきたのですよね。そうだと思うのです。その中身を知っていないとだめなのですよね。「そうか」と、「こういうものの積み上げでこうなったのだ」、そうでないと設立準備委員会に行つて何を言うかと、その言えるものがなくなってくる可能性がある。細かい部分、運行収入も14億円から1億円増えて、15億円になっているのですよね。この部分も先ほど竹田委員からあった、分離工事云々ですとか除雪機云々ですとか、券売機も簡単に1億円増えているねと。この積み上げというのはどんな形でというよりも、当初例えば、その他券売機等とある1億円は何を見たのだろうと、それがちょうど倍になったと。そうしたら、券売機の台数が増えた。それは、どこどこどこにどうなるのだというようなことまで、やはり掌握して協議会に臨まなければ。町長から、とにかく三セクに行くにしても節約と、あるいは実際に運行してからの増収の検討をどう図るか、この2点よりないのですよね。その部分は、強調して協議会の中でも話してもらわないとだめだと。そうしたら、節約する部分も強調してもらわないとだめなのです。だけれども、強調するためにはこの細かい部分の積み上げの部分で、「これは」と思う部分はやはり協議会の中でしてもらわないとだめなのです。そのためにはやはり必要なのです。よーいどんであった17項目ありますよね。これは、安全運行体制の構築と並行在来線に対する協力内容の中で足しての17項目ということは、皆さんわかったと思うのですけれども。その他のほかの部分では、やはりあれですね。12回の時と同じように、まだちょっと掌握とか理解がされない部分が同じように残りますね、これは。

ちょっとそれでは、人員の部分に移りますか。例えば、55名体制から86名体制になりますよという部分のこの人数のプラス4ですとかプラス3ですとかありますよね。この部分で理解をいただけたかどうかという部分なのですよね。

竹田委員。

**竹田委員** 先ほどの1ページの運転士の増員の関係で、これはJR委託ではなくて三セク会社の職員。ということは、JRから出向で来た運転士というふうになるのかなというふうに思うのですけれども。その場合に、JR北海道からの全員の例えば出向なのか、東日本を含めて全国区から公募でこの運転士を採用するのかどうか。自分が先ほど質問したのは、だからそういうことからすれば、運転士養成のための指導の運転士なんていないだろうと。資格を持って経験がある運転士を出向させればいいわけですから。俗に言うベテラン運転士を採用すると。そうすれば、指導者なんていますか。その辺も含めて、協議会の中では議論をしてもらいたい。そのことによって、7名の者が6名、5名でいいというふうになるわけですから。やはり人件費見合いが一番財政負担になるところ思うものですから、その辺については十分慎重に議論をしてください。

それと、前回12回の時も出ていた安全アドバイザー会議、これを設置をしてというふうなことで、安全確保を図るのだということですから。冒頭、いろんなアドバイザー会議というのはデスクワークではだめだと。現場を知っている人間をこの

会議に組織の中に入れて、現地を確認。先ほど、副町長から5月22日にこのアドバイザリー会議のメンバーの大学教授ですとかが現地を見ても、線路のどこが危険でこうすることが安心だという部分ができますか。非常に心配です。こういう会議、組織に任せて安全を確保する。当初、町長が言っていた保線業務を経験した経験者等で、三セク移行前に線路の安全確認をしてもらいますとかがそういうことを大森町長はこの協議会で訴えたけれども、それはできないというようなことで、いまはまず設立することが先決だというようなことで、その部分が断念したようですけれども。私はやはり単なる、「このアドバイザリー会議を設置したから安全が確保されました」という。大学教授が来て現地を見ても何がわかりますか。自分も素人ですけれども、その辺も含めて町長、協議会の中ではやはり現場を知っている人間、技術的なことを含めて。大学教授ですからいろんな資格もあるでしょうけれども、やはり現場の知らない人間は、未だやはり貨物の脱線事故の要因もこれこれだという部分も明らかになっていないという状況の中で、何が安全が確保されるかというのは非常に心配です。そういうことも含めて、強くこの協議会の中では発言してほしいということを要望します。

**又地委員長** ほかに。

ないようですので、費用の細かい部分の積み上げした部分の返答はなかなか返ってこないという中で、この次は町長いつでしたか、三セクのあれが開かれるのは。

町長。

**大森町長** 15日を予定しております。

**又地委員長** 今月ですね。15日に開かれる協議会はどんな部分の話になるのでしょうか。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 15日の協議会につきましては、経営計画（案）の検討、それから会社設立に向けての協議、その他という内容になってございました。

**又地委員長** ほかに。

平野委員。

**平野委員** 先ほどと話はダブルのですけれども、やはり15日に経営計画の協議をされるということは、当然先ほどの数字の中身を協議していくということですから、復唱しますけれどもその中身について詳しく理解された中で話をされてください。確認です。

**又地委員長** 委員の皆さんからいろいろ意見が出ました。ただ、やはりもっと担当部局としても、細かい部分を知っていないとだめだなとそういうのはちょっと感じられます。だから、例えば「負担が660万円から1,100万円になります」と。だけれども、なぜそういうふうになるのだというものを、担当のほうでよく把握していないと、なかなかあまりにもアバウトすぎて、理解を得るといってはなかなか大変ですよ。

私は私なりに、総体的に31人だと先ほども言いましたけれども、1人あたり700万円くらいかなと運転士さんがたの。そうすると、31人×700万円で21億円。そうすると、事業主負担を見ると、30人増えるとかのくらいの負担増になるのかなというようなあれはしましたけれども。だけれども、担当部局のほうで例えば1億円から4億円に、保守管理用システム機器、先ほども言った券売機も然りです。この辺をきちんと把握を

していないと、協議会で何を言うかと。15日には経営計画（案）が示されて、その検討に入るわけですね。そういうことを考えると、いろいろもう少し私達も勉強をしないとだめな部分、あるいは担当課のほうから説明を受けて、納得をしないとだめな部分も少し残るのかなという気がしないでもないです。

東出委員。

**東出委員** 最初からずっと皆様のご意見を聞いて「なるほどな」と思っているものと、それから加えてちょっとお聞きしたいのは、いま盛んに前回JR北海道の大きな問題になったのは、線路幅の改ざんということであれしていたのですけれども、私は線路の専門的なことはわかりません。わからないで聞くのですからちょっとあれしてください。枕木の関係、これは全てどうなのでしょう。いままでいまの江差線何かは木なのですけれども、コンクリート製のそれらのものにスパンと変えてしまうものなのか、いま現在もまだ木の枕木を使用しているのかどうかという問題と、加えていま盛んに国道なりそれから道道・町道もみんなそうなのですから、震災後のことで耐震工事これらに関しての橋りょうですとか、それからトンネルの部分。これらの工事に関しては、どういう協議をされているのかなという部分で、特にこのハード面でいま盛んに耐震の部分を言われたりしているのです、そういう協議もされているのかどうか、その辺わかっていると思うのですよ。

ちょっとその辺、説明願えればと思います。

**又地委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 線路の枕木のお尋ねでございますが、これにつきましては五稜郭一木古内間につきましては、8割はPC枕木にもう既に交換してありまして、残りの2割につきましては、ポイント部分につきましてはPC枕木が使用できないということで木製の枕木になっているということで、おおかた五稜郭一木古内間、本路線につきましては、PC枕木に既に交換されているという現実は何ってございます。

**又地委員長** 町長。

**大森町長** 耐震化を含めた現在の設備の関係でございます。これは、道の担当にも確認をしました。その中で、JR北海道は国に対して常に点検業務を行い、その中で安全が確保されるということで運行をしていると、こういうことが書類でも提出をいただいて理解したと。したがって、現時点で国の基準を下回っているものはないという説明でございます。

しかし、私は改ざんがあったわけですから、「本当にJR北海道を信じていいの」と強い発言をしたのですが、しっかりとしたあれから随分JRの体質も変わってきたと。その中で、新しい資料も出していただいたと。「北海道として確認をしたので、いまは安全に運行をしていると理解してほしい」とこういうことでもございましたので、耐震化ということについてもこれは現時点では大丈夫ということでもございます。

**又地委員長** ほかに。

副町長。

**大野副町長** ご苦労様です。本日、たくさん数字の中身、人員の増あるいは費用の増減に対しての細かい部分への明らかにするようというふうな要望が出されておりますので、数字的なものにつきましては幹事会等もございますので、これは担当課長、

主査ということで参加しておるのですが、北海道のほうではこの担当部局がございまずので、早急に内容について照会をかけまして、きょう出た内容が答えられるように準備をしてまいりたいというふうに思います。

また、アドバイザー会議なのですが、安全面ということでこの現地調査もするわけですが、北海道の事務局とも話をしているのですが、先ほど来ご心配のとおり、専門家でなければやはり見てもこれは空論になってしまうのではないかという心配はございましたので、「専門家を配置してください」というのは一貫してうちの町長も要望している点です。そこにつきましては、15日の協議会の際に、再度どういったかたが就任されるのかお聞きしまして、確認をしたいというふうに思っております。

以上です。

**又地委員長** ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**又地委員長** ないようですので、ちょっと15日に経営計画(案)の協議会等々、そして8月には設立と。8月の三セクの設立に向けて、当委員会としてもいろいろ意見も出ました。そのことも踏まえる中で、何とか三セク設立に向けて、頑張っていたきたいということで、皆さん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、当委員会としましては13回目になりましたけれども、三セクに向けて当町がマイナスにならないようないろいろな意見も出ましたので、その辺も踏まえる中で取り組んでいただきたいということで、本日の会議を終了したいと思います。

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

傍 聴：相沢 梢

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