

会議録

平成26年7月3日(木)場所 3階 第5研修室

会議名：第14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、平野委員、笠井委員、新井田委員、
東出委員、岩館委員

欠席委員：吉田委員、竹田委員

会議時間 午前10時14分～午前11時45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、ただいまから第14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8名でございます。

竹田委員、吉田委員から欠席の届け出がありました。

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。

委員の皆さんのお手元に、本日の会議次第を配付しておりますので、目を通していただきたいと思います。

且つ、過日、第14回総合交通体系調査特別委員会の資料がまちづくり新幹線課より配付になっておりますので、ご参照ください。

皆さんにおかれましては、大変忙しい中を出席いただきありがとうございます。

臨時議会のあとに、皆さんに7月3日13時30分よりという案内がございました。私のほうに資料が昨日、一昨日配付になりまして、資料を見たら7月3日10時というふうになっておりまして、それで「やあやあ、どうしたものかな」と。どうしてこう変わったのかなと思いながら、私も自分の行動予定を全部変えまして、そして局長に電話をしたら「実は」ということでありました。それで、「委員の皆さんに周知してください」ということで、きょうの10時開催になりました。

福田課長のほうからお電話をいただきまして、「やあやあ、実は」と。「調査特別委員会の表紙の資料を第14回だけ変えて、あとは前のものをそのまま使った」ということで、「10時からということになったのです」というお話がありました。

委員の皆さんがきょう出席して、10時で出席していただきましたので、その辺は仕方がないのかなと思いながら、夕べ防災無線で1回目は1時半からということでありましたけれども、局長と連絡をとって、行政と連絡を密にさせていただいて、きょうの運びとなりましたのでご報告をしておきます。

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 では、早速調査に入りたいと思います。

町長。

大森町長 皆様、おはようございます。

ただいま、又地委員長からのご説明にもありましたとおり、この度の開催時刻につきましては、私どもの不手際から、当初予定しておりました午後からのこの時間と設定をすることになってしまいました。大変申し訳なく、二度とこのようなことが起きないように、十分配慮をしながら事務を進めてまいります。この度は大変申し訳ございませんでした。

この関係で、きょう同じ時刻から日本水道協会北海道地方支部の渡島管内の災害時相互応援訓練というのが、10時から午後の4時くらいまで開催しているのですが、中央公民館で行っているその冒頭のご挨拶という場面が予定されておりましたので、私の出席時刻も10時を過ぎてしまいましたことを重ねてお詫び申し上げます。

本日は、当初並行在来線についての協議ということで、委員長にお願いをしていたところでございますが、その後、新たな動きとして、政府与党から青函共用走行部分についての高速化ということでの説明を受けました。こういったことも、きょうの議題として皆様にご説明をさせていただく。あるいは、7月1日の日に函館開発建設部、函館道路事務所の所長から、高規格自動車道の関係で資料をいただいて説明を受けましたので、それらについての説明も合わせてさせていただく。

きょうの議題とは直接結びつかないのではありますが、実は昨日のお話なものですから改めて行政報告をいたしますが、ご説明をさせていただきます。

陸上自衛隊の函館にあります、第20普通科連隊と渡島西部四町、松前、福島、知内、木古内。この四町がそれぞれ、一緒に大規模災害時における連携ということで、協定調印を昨日、福島町の役場で行っております。

この目的は、字のごとく大規模災害に対して、初期の初動です。「初期の動きがスピーディーに行われるよ」と、こういったことが大きな狙いとなっております。

こういふことで、昨日、協定を結んだということのご報告で、改めてまた詳しくは行政報告をさせていただきます。きょうはどうぞよろしく願いいたします。

又地委員長 きょう、14回の特別委員会を開催したのは、行政サイドから7月11日に第三セクターの準備委員会があるということで、急遽お集まりいただきました。

過日の札苧の脱線事故等々も踏まえながら、委員の皆さんにこれからいろいろ知恵をいただきながら、はたしてどうなのかという部分。クエスチョンマークが安全対策云々ではJRさんも言っているのですけれども。再三、こんな事故があるとはたして三セクに向けてどうなのかなという心配事もありますので、その辺も合わせて、きょうは協議・調査をしたいなと思っておりますので、ご意見のほどよろしく願いいたします。

では、早速報告をいただきたいと思います。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 まちづくり新幹線課、福田でございます。

おはようございます。はじめに、本日の資料配付につきまして、時間の記載に誤りがございましたことにつきまして、お詫び申し上げます。

それでは、調査事項（1）の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。

資料の1ページをご覧ください。はじめに、今後のスケジュールでございますが、このスケジュールにつきましては前回、5月15日時点の協議会のスケジュールでございます。7月11日金曜日に、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と第三セクター鉄道開業準備会社発起人会を開催する予定となっております。

協議会におきましては、安全運行体制の確保の方針策定、経営計画の策定。発起人会では会社設立の準備といたしまして、定款出資金、各種規則の案等について協議することとしてございます。

7月下旬には、第三セクター鉄道設立時取締役会を開催し、出資金振込の確認、定款の報告等を行うこととしてございます。

以上の準備を経まして、8月1日に第三セクター鉄道開業準備会社を設立することとしてございます。

次に、今後の協議会へ臨む方針でございます。

1点目といたしまして、平成24年4月、9月の2度にわたる脱線及び今回の脱線に関して、国土交通省運輸安全委員会へ事故原因の早期解明を要望すること。

2点目。事故原因について、事業者はしっかりと対応すること。

3点目といたしまして、三セク鉄道会社に譲渡する鉄道資産については、一定の保証期間を設定することをJR北海道に求めること。

4点目。第三セクター鉄道開業後に事故が発生したことを想定し、対応方法等と検討すること。

事故が発生した場合には、当事者である第三セクター鉄道が対応にあたることとなりますが、現場対応、連絡体制、マスコミ対応、代替交通の確保、賠償事務等、様々な対応が必要になってまいりますので、三セク鉄道会社で対応できるのか。そういったこともあらかじめシミュレーションすることが必要と考えてございます。

以上の4点につきまして、協議会の場で提案してまいりたいと、このように考え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 福田課長から説明がありました。三セク開業に関しては、いま言われた四つの案をもって臨むということでありまして、皆さんこのほかに何か懸念されることがありましたら、出していただければ大変あとのためになるのではないのかなと思われまして、ございませんか。

新たに、いままでの委員会と違った部分で、③の「三セク鉄道会社に譲渡する鉄道資産について、一定の保証期間」というものが、今回見えてきたように思われます。

あとは、④の「もし事故が発生した場合」という部分。これも、過日の第13回だと思われましたけれども、例えば脱線して不通になったと。その場合に、子ども達の通学云々の部分で意見もありました。等々を考えますと、やはりもし事故が起きた場合ということを考えれば当然、この部分が三セク会社設立前にいろいろ検討される問題ではないのかなとそんなふうにも思われます。

このあたりが新しく出てきたものではないのかなとそう思われまして、皆さ

んございませんか。

東出委員。

東出委員 町長、この事故後の町長のいろんな報道機関に町長のコメントが載っていますけれども、その辺はちょっと考慮しながらいま話をするのですけれども。

1点目は、11日にはもう第三セクターの開業準備の発起人会。ということは、もう準備に関してはどんどんどんどん進んで行くのだけれども、この予定表からいけば。ただ、ここでもうちょっと一呼吸置くことはできないのかなと。ということは、何もこれいまこの状況の中で、このスケジュールを進めて行くということは、「事故究明がされなくても第三セクターに対しての動きは行くのだよ」というふうだと思いのです。だけど、ここはやはりもうちょっと、道との協議もあるのだろうけれども。仮に、半年になるのか3か月になるのかわからないけれども、もうちょっと様子を見て、あとに延ばすことができないのかどうなのか。

それと、3番目に、もとい。①番の「2度にわたる事故の関係」だってもう2年以上経っているのに、未だ原因がわからないと。そこにまた、今回の事故でしょう。そうしたら、いつこれは解明されるのか。その辺も「国土交通省は何をやっているのだ」と、私自身はそう思っているのです。積荷のバランスがどうだとかうだとは言っているけれども、この辺を考えていって、本当に三セクでスタートしていいのかなという思いで、一番先の投げかけなのですよ。

それから、二つ目はいま委員長も言ったけれども、③なのです。ここに、「一定の保証期間」とこう謳っているのだけれども、「一定の保証期間」というのはいつまでのことを差しているのか。はたして、どこまでを保証してもらおうのかという部分もまだ見えないですし、万一、今度ここはいま現在、おそらく減速走行しているのだろうと思うのだけれども、魔の木古内ですよ。まだそうやっていると課題を抱えていながら、三セクをスタートするということに関しては、私自身ははっきり言えば反対なのです。三セクでやったらどんな目に遭うのかなという気がするので、私はそんなことで一度この部分についてはどう解釈したらいいかわからないけれども、しばらくは立ち止まって見ることを。これを、やはり我が町と2市、それから道とこの辺に町長は協議に入っていくのだろうけれども、私の考えとすれば、三セクについてはもうちょっと「待てよ」と言う私の思いなのだけれども。そういう経過を含めて町長の新聞報道以後、何日も経っていないのだけれどもどうなのでしょう。この辺ちょっと詳細にいただきたいです。

又地委員長 町長。

大森町長 東出委員のご心配になる点は最もだと思います。まず、事故が発生して直ちにJR北海道から事故についての謝罪、今後の対応についての説明がございました。

また、北海道からは交通担当の企画監、そして渡島総合振興局長がお見えになりました。現時点での私の気持ちというのを訪ねていております。

いまの質問にお答えをすることになりますが、まず7月11日の協議会の開催にあたりまして、私のほうから北海道に対しては「いま二つの船がある」と。「一つは、新幹線の開業に着地するという、同時に三セクがスタートするという船。ここにはいまみんな乗った」と。「もう一つの船は、ゴールの見えない船。安全がきちんと確認されて、

三セクがスタートするという船。ここにはいま誰も乗っていない」と。「私はいまこの船から降りたから」と。「三セクのゴールを、新幹線の開業日という船から私はいま1回降りました」と。「これから、当町では交通体系の委員会が開催される」と。「委員会の皆さんの意見を尊重しながら、この協議会に臨みたい」と、このような考えを示しました。

ですから、東出委員の心配されるようなことと全く同じで、「このまま進んで本当にいいのか」と。この札苧の事故というのは、これまでも釜谷で起きたり、またほかの路線でも事故は起きています。しかし、これらはJR北海道も道も、様々な形をとって「安全だ」と、「安全だ」と言ってきたにも関わらず起きた事故であります。これは、これまでの事故以上に重く受け止めなければならない。私は、「中古品を買う人はたくさんいる」と。しかし、「壊れた中古品を喜んで買う人はいないだろう」と。「まさにいま壊れた中古品を買おうとしている」と。「これは、飾っておくだけならいいのだけれども、実際に人が運んで動かすということになると、地域の人達の命を守ることからいくと、私は地域に対して説明責任ができない状況にいる」と、このことを伝えております。

結論を言うと、きょうの協議会の皆さん方のご意見が、私のこの11日の意見にも反映するということになります。

そして、二つ目の釜谷の事故の原因がまだ発表されていないということでございますが、基本的には1年くらいで発表するらしいです。しかし、データ改ざん等があったことによって、それが今回の事故とどのようなことなのか、起因するののかということも調査することで、延びているというふうに伺っております。

しかし、4月と9月というふうに2件ありますので、1件のほうはまもなく事故調査が済んで発表するというふうにも聞いております。もう一つの事故は、札苧の事故とよく似ているということから、これは因果関係を調査するので、釜谷の事故と札苧の事故は一つについては、1年後ということになるようでございます。

3点目の③にあります、「三セク鉄道会社に譲渡する鉄道資産について、一定の保証期間を設定する」と。これについては、私はこの会が設立した5年も6年も前から、「路盤は全て取り替えた上で、引き継ぐべきだ」ということを主張してまいりました。

しかし、四つの自治体の協議ですから、1対3になってしまうのでなかなかそれは受け入れてもらえませんでした。事故が起きる度に一つずつ安全がまだまだ十分ではないということをほかの自治体も理解をしてくれておりました。全部直すというのは難しいにしても、今回の事故を受けて、「一定の保証期間」を設けると。

ただ、テレビの道議会の様子を見て知事の発言、あるいは新聞報道を見ていますと、北海道はやはり「人ごとなのかな」と、「動かせばいいのかな」と。私達は動いたあとが大事であって、動かせばいいわけではないわけです。そういうことを考えると、ちょっとそこには温度差を感じるなというのは、私自身感じております。

ここで意味するのは、道とすると一連の報道からいくと、「JRにいままで覚書を交わした上に、保証してください」という項目を一つ乗っけるという程度だというふうに私は認識しております。それではだめなのです。どんなことがあっても10年なら10年、保証してもらわなければならない。いま引き継いだら、「これはJRの原因ではな

いよ」と言われたら保証しないわけですから、「こんなのではまずい」と。

ですから、ここに書いてある点。再度、道からの説明はあると思いますが、「想定できるのはJRと協議の中で保証してもらいましょう」ということだと思いますので、そうであってはいけないということを強く主張していかなければならないと思います。

お尋ねにはなかったのですが、せっかくですから④番の「今回の札幌の事故がもし三セクで起きたとしたらどうなるのだろう」と。素人ばかりが集まっています。鉄道会社を作るわけです。「その時に三セクの会社でいまのような事故が起きたら、私達は何をしなければならないのか」と。「こんなことも知らないで単純に引き継いでいいのか」と。ですから、この事故が三セクだった場合を仮定として、「いろんなシミュレーションをしてこういうことをしなければならない。どこどこに第一報を入れなければならない。記者会見はこんなふうに関わなければならない。お金は誰が持つのだ。これをしっかりと精査をした上で、会社の設立にあたるべきだ」と、ということを発言しようという内容でございます。

いずれにしましても、この札幌の事故。受け止め方は様々違うでしょうけれども、私としますとJR北海道並びに北海道が、いろんな形で「安全だ、安全だ」と言ってきたことを考えますと、極めて重く受け止めなければならない事故であったのではないかと。したがって、このまま皆さんと一緒に進んで行くことも非常に厳しいものですから、その点委員の皆さん方のご意見がございましたら、またそのご意見も参考にしながら協議会で発言をしてみたいと思っております。以上です。

又地委員長 東出委員。

東出委員 いま、町長の決意で固いものと私は信じています。ということは、2市1町の中で我が町で常に降りているわけだから、ここは先ほど町長は二槽の船の話をしたのだけれども、ぜひそっちから降りてほしい。そして、2市の市長さんにも当町の現状をやはりとくとくと説明して行って、やはりこの辺真剣にリードをとってほしい。大森伊佐緒という人間にここはリードをとってほしい。そして、何が何でも私は頑張りたいと、これは町長をお願いしておく。

それで、さきほど町長が「温度差を感じる」と。道のほうも「何でも国任せ」だ、いまの何か知事は随分国任せのことの発言が多いようだけれども、この辺も町長のほうからやはり倒していかないと。うちの考えに導いていかなければならないと思います。高橋知事に対しては。そこも真剣に私はやらせてもらうことを。そして、これが早く今回の三セクに向けては、「こういう考えでありますよ」というものをぶつけていたいただきたいですし、大森私案があっても私はいいのではないかとこのように思います。

もう一つ、ちょっと私自身わからないと思ったのは、三セクのこの7月11日なのだけれども、11日はもうすぐ側に迫っているのだけれども。これは、実際にこれからのことなのだけれども、時期をある程度原因が究明されなくても、されそうなところまで後ろに。開業時に三セクになってもいいのです。ただ、この準備委員会をやってしまうと立ち上げてしまったら、もう向こうの思うつぼになってしまうのではないかなという、これは私の考えですよ。「やることにしたのではないですか、あなた達と。あとは心配しないでください。」と言われて、それで丸められて終わってしまうのではないかなと思うのです。それで、私は後ろに延ばせないのかなと、そこがちょっと答えが

なかったものですから、その辺は感じとしてどうですか。

又地委員長 町長。

大森町長 まず、知事発言あるいは新聞報道。これらは、この1から10まであるうちのこの本当の短い部分なわけなのです、テレビに映るのも新聞報道も。ですから、これは道に確認をしていないその一部を見た私の印象でございますから、発言にあたっては道の資料だとか知事の発言、こういったものをしっかり精査した上で、発言をしていきたいと思っております。

そしてまた、7月11日に開催予定の協議会につきましては、基本的には発起人会をすぐ行うというスケジュールにはなっていますが、いま私は船から降りていますから、道に対して「船から降りた」と言っていますから、これは降りたものに乗せるだけの相手からの、相手からとは失礼ですけれども。道からの考え方、こういったものが示されない限り、ここでは立ち止まざるを得ないかもしれない、こういう気持ちでおります。

ただ、いまは東出委員だけが「立ち止まったほうがいいよ」ということなので、皆さんの意向としてはちょっとわからないので、当日どういう形で進めるかはわかりませんが、皆さんのお考えが聞ければこの委員会としての方向性がわかれば、そのわかったなりに私も発言をしてみたいと思っております。

ただ、いまのままだと住民に対しての説明責任ができないものですから、住民説明ができる条件がそろった時には、この発起人会に進めると思います。

(「議事進行」と呼ぶ声あり)

又地委員長 東出委員。

東出委員 いま、町長のほうから、いまこうやって発言をしたのは私だけだったのですけれども、「委員皆さんのお考えもぜひ聞きたい」ということなので、やはりここは皆さん率直に、ほかの委員さんもここは。「私は立ち止まったほうがいいよ」と投げかけたのだけれども、他の委員さんもここはどうするかやはりいろんな思いがあろうとは思っているので、ここで発言してもらったほうが私はいいのではないかなと思うのですけれども、その諮らいをしてください。

又地委員長 ほかに。

平野委員

平野委員 平野です。

前回の13回の委員会の中でも、同じような安全についての確認はもうされているはずだと思います。その後にこのような事故が起きて、いま町長がおっしゃるような安全が確実に確保されなければ次へ進まないというのは、この委員会の中ではもう既に確認されていることだと思いますので、町長が今後、道ないし次の協議会の中に話をしに行く中で、この議会といいますか委員会も町長と同様の考えで、そこは確実に進めてくださいというのをどのような形で意見として、委員会としての提案というか町長に背負っていただくというような進みをするべきだと思うのですけれども。意見としては町長の考えと同様だということで、私もそう思っております。

又地委員長 福嶋委員。

福嶋委員 私も先ほど東出委員が言ったように、ここは立ち止まって、やはり原因を

いま先にまだわからない中で、着々と進めるということは私はだめだと思います。やはり、この3回起きた原因がまだはっきりしないうちに受けてしまったと、先取りしてしまったと。そうしたら、この間の札苧の脱線事故の地域住民の話を聞くと、「地震か北朝鮮の弾道が落ちたみたいな振動がした」と、「ひどい振動がした」と。これで、地域の住民をかなり不安の気持ちがいっぱいです。

私の素人の考えですけれども、サラキと今回の幸運のカーブです。長さがどうしても21両なのか、あのS字カーブが曲がりきれなくてスピードアップをしたら、線路を傷めるのはもう目に見えている。サラキのカーブも線路を夏に両方脱線したところの幅を広くしたのです。「冬は凍結するから外した」と、こういういい加減な話も聞いています。私は、やはりこれいま新幹線が来ることを条件で第三セクターに行くことを調印したと言えども、これはやはり地域のあれが大事で。

もう一つは、もし第三セクターになって脱線したら、対策それからまたお金はいくらかかるのかなと。何日かかって、何中夜かかって、二中夜かなこの間。あの損害の金額を聞いたら、びっくりするくらいかかるのではないかと。自治体では破産してしまう。そういうことで、私はここしばらくの間、国のプロジェクトチームの原因が究明されるまでもうOKしないと、セクターの設立もうそれを凍結するという気構えで行ってほしいです。以上です。

又地委員長 笠井委員。

笠井委員 私もみんなと一緒になのだけれども、例えば軌道関係でもみんな取替なければならぬのです。バラスというのか碎石何かでも入れなければならぬですし、軌道なんて全然なっていないです。そういうのをみんな軌道会社とかそういう業者に任せたらとんでもないことだから、いまの状態ならやはり東出委員とかと一緒にです。

又地委員長 ほかに。

新井田委員。

新井田委員 結論からいくと、まさにその通りだと思います。ですから、意見とすれば東出委員の意見に賛同はさせてもらう形ですけれども。

基本的に振り返って見ますと、この間議長のほうからもちょっとお話を聞きましたけれども、やはり東京に行っても木古内といういわゆる悪の全国区みたいな、事故の町木古内みたいな印象が既にもうあるわけですよ。そういう中で、これから新幹線絡みで当然もうことしになると、試験試行だとかいろいろ走行だとかあるわけですけれども。そういう状況を踏まえていくなれば、やはりそういう部分をまず解明していかないと、絶対これは立ち止まってくれないですし、せっかく良い材料があっても、そこでまた後戻りするような状況になりかねない要素はたくさんあるわけですよ、こういう原因をやはりきちんと究明していかないと。

それと、やはり嵐の中にわざわざ船をこぎ出す漁師さんはいないわけですよ。だから、そういう部分というのはきちんとした、ある一定程度の目安になるものが担保されていかなないと、なかなか地元を含めて回りのいろんな関わる人方も納得いただけないかと思います。

それと、やはり先ほど福嶋委員のほうから出ましたですよ。やはり町民からもこういう声があるんですよ。当然いままでは、いわゆる線路に関しては、いまは21両の

貨物編成ですよ。これが、本当に「おい、これだけいるの」と。当然これが、頻度回数がいまぐらいの頻度で走っているならば当然負荷がかかって、それでなお且つ保線区の何かの人数体制も薄いよねと。そういう意味合いでいけば、ここはやはり貨物の両編成も多少はこれを見直すことも必要ではないのかなということと、そういう話も出ているわけです、実際。だから、その辺もやはりきちんと考慮した中で、できるものできないものは当然あると思いますけれども。やはりそういう部分の話をちょっとは考慮していただきながら、今後の会議、あるいは取り決めに参考にしていただきたいと。ぜひとも、やはりある程度わかる部分で、見切り発車ではなくて、きちんと「わかるものはわかった」と。そして、我々に報告できるようなスタンスで、船に乗っていただければとそんなふうに思っています。

又地委員長 岩館委員。

岩館委員 それでは、私のほうからも。基本的には皆さんと一緒に、やはり安全を確保するまで、やはり立ち止まって考えたほうがいいのではないかというふうな考えであります。

釜谷、泉沢の事故の時にも私は言ったと思うのですけれども、おそらく国土交通省からあの時、1年後に言われたのは、「積荷のバランスが悪かった」ような話がちょっと出た時に、私は貨物列車に積荷のバランスどうのこうのというのは、これはふざけた話ではないかと思っているのですよ。これ船ではないのだから、船ではないのだから、積荷が多少バランスが悪いとしても、そう簡単に2回も3回も脱線するようなことはあり得ないところ思っていたのですよ。そうしたら、あの2回の際に国土交通省から言われたのは、「積荷のバランスが悪かった」ということがここで発表されています。けれども、そういうことはあり得ないです、実際。それ以外のいろんなものがあって脱線したのだらうと思うのですから、それ一つではないと思います。それ昨日の新聞夕刊に、例えばロールが原因ではないかという可能性については、「もう10年前からロール。同じ積み方をして、10年前から安全で走っている」と、「それがどうしてロールなの」という逆に疑問が付いているわけです。だから、いまロールを積みさせている会社では、もう既に「鉄道は使わないよ」と、「JRを使わないでもうトラック輸送にしている」という話も伺っております。やはり、軽々に積荷のバランスだけがどうのこうのということは、いまの事故とは一切私は納得をしていません。やはり、それ以外に原因があるからこそ3回もなっているわけですから。そういうことを国土交通省がまだ、2回のもまだしっかり出ていないですよ。それで、もう3回目札苅で起きたということについては、そのバランスがどうのこうのよりも反省が全然なっていないと、国土交通省の。2回起きて、そして2年も経って「また安全だ」と言いながらまた起きたということは、全然反省にも立っていないですし、その反省に立たせるためにも、やはり今回は少し立ち止まって慎重に進めたほうがいいと思っています。

それから、もう1点は④番の。これは、福嶋委員からもチラッと出ていましたけれども、今回の札苅の事故に関しては、あれだけの事故を起こして概略でいいですからどの程度のお金がかかっているのか、JRで出しているのか。工事もそうですし、汽車が止まって払い戻しもあるだろうし、いろんなものを含めて2日、3日くらいストップした間で。それは何でかということ、いま第三セクターに引き継いだ場合に、どのぐら

いのやはりお金がそこに投入されたのか、一つのやはり目安として出してもらわなければどうにもならない。そして、第三セクターに例えば引き継いだ場合に、どの部分だけうちのほうで持ったらいいのか。それでなければ、第三セクターになってこういう事故が起きた場合に町は破綻してしまう、本当に。大変な持ち分になるわけですから、それはやはり。

それと、もう一つはやはりJRのいま事故を起こしたあとの処理はすごくスピーディに、3回も起こしているから。その段取りというのは、スピーディになっているかもわからないけれども。あれだけ500本以上の枕木を取り替えたのに、1日か1日半くらいでやっているわけだから。これが、第三セクターに例えば引き継いでから事故が起きたとすれば、あの期間でこれだけの短期間で、元の復興ができるのかできないのか。その辺もやはりきちんと整理していかなければ、これ引き継いでからこういう事故が起きたら、本当にもう木古内の町民からやはり「行政は何をやっているのだ、議会は何をやっているのだ」というやはり指摘を受けるかと思うのですよ。これ引き受けない前だから良かったのです、逆に。これ引き受けてからこういう事故があったら、本当に「あなた達がきちんと慎重に審議して進めたのか」ということをいま問われる時期がちょうどいまきているわけですから、大事な時期ですから、やはりここは慎重にやってもらいたいと思っています。

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 すみません。いま議長のほうから大変お叱りの部分だとか、まさにそのとおりだと思います。

私がちょっと話を聞いている中でちょっと思ったのですけれども、ここ2年前からいろんな当町で事故が起こっているわけです。そういう中で、ちょっと私個人的に思ったのですけれども、やはり事故を起こされた当のJRの会社の誰もここに来て、いろいろ事情説明だとかそういう話がないのですよね。これは、個人的には非常に何か不愉快でいまパツと思ったのです。本来ならば、やはり会社の長なのか何なのかはわかりませんが、やはりその辺は会社として何らかの謝罪なのかどうなのかはちょっと意味合いはわかりませんが、そういうお話もあっていいのではないのかなというふうに思うのです。これが、いままでというのは一切ないで、ただ「ごめんね」というような、「新聞紙上で説明をしているからいいんだ」というようなそういう解釈を私はちょっといましてのですけれども。その辺は、やはり社会通念上、いわゆる常識問題として大企業のそういうその組織体制が何かいまいち迫力がないというか、その辺がちょっと私は疑問に思ったところなのですけれども、町長その辺ちょっとどうですか。

又地委員長 町長。

大森町長 多岐にわたりますので、順不同になるかもしれませんがお答えいたします。

まず、軌道が良くないということでお尋ねがありましたが、まさにそのとおりでございます。国鉄からJRに移った昭和63年。それ以降、些細な補修・維持はされているでしょうけれども、大がかりな改修工事というのは見たことがありませんので、これについては「全て直してから引き継ぐのだ」ということを主張してまいっておりますので、これはまさにそのとおりだと思います。

貨物が21両本当に必要なのだろうか、これは正直わかりません。ただ、走っている本数は平常時はだいたい往復40本、そしてMAX最盛期が51本と。ここまでは知り得るところでございますが、本当に21両編成が必要かということになると、これは確認をしたことがなかったものですからわかりません。

それから、今回の④で私が会議に臨もうとしている内容でございますが、いくらお金がかかるのだろうと。もしあれが三セクだったらいくらかかるのだろうということも含めて、会社としての対応。事故が起きたその時には、直ちに三セクとしてどこに報告するのだろうと。JR、自治体、警察、そういう初期の段階から三セクとしては何をやったらいいんだというものを全部含めたこのシミュレーションをした上で、本当にそれが我々素人ができることなのかと。これは、もう事故がないということを前提にいままでいましたものですから、あまり考えなかったのですが、これからはこの精査もするということでございます。

あとは、こういったお金がかかった場合の費用負担でございますが、当町の比率が4.4%となっておりますので、この比率で負担していくことになるかと思えます。

事故の対応が現在のJRは非常に早いと。これが、三セクになったらどうなるのだろうということでございますが、これはJRとの覚書の中でJRが全て対応することになりますので、このようなスピーディな対応は可能だと思います。あとは、前段申し上げました、どのくらいではお金を払うのだということになってきます。

それから、JRからの謝罪の関係ですが、これは私ちょっと説明不足のところもありましたので改めて申し上げますと、事故が起きたのが休みでしたので月曜日になりますか。23日の月曜日に役員室から函館の取締役函館支社長、役員のかたがお見えになりまして、事故のわかる範囲での報告と謝罪がございました。

そのあと、JRの社長が当町にお出でになりまして、私が出張中だったので副町長が対応しましたが、27日の日に謝罪をしてお帰りになっております。

こういったことを含めまして、安全確保が保たれるまで慎重な対応が必要だということと同時に、現在の段階では住民に対しての説明責任ははたせないということなどから、皆様方の意見も十分承知いたしましたので、当日の会議は慎重な姿勢で臨むということにしたいと思えます。

また、これまで道との協議の中で、私の口からは「一切やめる」ということは言っておりません。あくまでも進むのだけれども、進む時期について全ての条件がクリアできてからという発言をしておりますので、この三セクをやめるというふうに誤解しないでいただきたいということだけは、最後に付け加えさせていただきます。以上です。

又地委員長 大方の委員の皆さんから、それぞれ意見をいただきました。

その中で、三セクに対しては「OKですよ」というところまでは、皆さん意識合わせはできていると思えますけれども、その辺はよろしいですね。

ただ、いろいろ皆さんから言われたように、今回の平成24年度の事故。あるいは、今回の事故等々を考えた時には慎重にということだと思えます。

あと、佐藤副委員長のほうから何かございませんか。

佐藤副委員長。

佐藤副委員長 皆さん方の意見とだいたい私も同じような考えでございますが、ただ

このスケジュールの中でもう1か月もないのに、このようなスケジュールを組んでいるということは、やむを得なくではなくこのとおりに進むということだと思えるのですよね。そうだとすれば、先ほど委員の皆さん方から「ちょっと待ってよ」というような意見が出ているのですが、可能なかどうかその辺のことをちょっと聞いておきたいなと思います。

又地委員長 町長。

大森町長 これは、随分前にこの日を設定していますので、全く事故が起きる前の日程でございます。したがって、今後この日程が変わるかということのはわかりませんが、11日に開催の場合にはそれぞれの自治体が今回の札幌での貨物列車脱線事故を受けて、どのように受け止めているか。これは、私はいま皆さんにご説明していますが、函館市さん、北斗市さんの考えもわかりません。道の考えは、テレビ、新聞などでちょっとこう端々に出てきますから、それはちょっと人ごとだなというふうにこう私なりに理解しているのですが、こういったことをこの会議の中で話し合いますので、流れがそこで一旦停止するのか。また、進んでいくのかというのは会議を開いてみなければちょっとわからない状況だと思います。

ただ、私はこのままでは進めませんので、新幹線の開業日にそのままJR北海道が経営しているということも想定しながら、議論を進めていくべきではないかというふうに思っております。

又地委員長 東出委員。

東出委員 自分も含め、各委員さんに考えも伺ったと思うのですけれども。ではここで我々がただ町長に「頑張れよ」と、「ぜひ思いを伝えてこいよ」というあれだけではなくて、例えば議会側からの町長の考えとして応援が。例えば、いま先ほどちょっと議長に聞いたら、「何も関わっていない」と。それから、交通体系の委員長もいますし、ですから議会としても何か協力できるものがないのかなど。また、町長のほうから「ぜひ」という発言があるのかそれはわからないのですけれども、その辺ちょっと確認と。

あとは、道議会のほうの委員会の状況もあるだろうし、それはそれとしながらも。やはりここ選出の渡島8区の代議士さんがいるわけですよ、道南8区の。この辺の問題についても、町長と前田代議士との中で、失礼なのですからけれどもどういうアポをとっているのかなど。国に対してのやはり考えも、それから国交省に対する考えなのか。それから、運輸安全委員会ですか。この辺に対するその辺の情報何かも収集するためには、こういう代議士さんをどういうふうにいま町長はお願いしているのか、その腹づもりがあればこの機会にお聞かせ願いたいと思います。

又地委員長 町長。

大森町長 まず、委員会の皆様方が私に対しての応援というのもこれも変なのですが。私は私なりに協議会がありますから、協議会でしっかり発言をしていく。その発言をするにあたって、やはり皆様方の意見を十分尊重していきたいと思っておりますので、ぜひこういう委員会、あるいはまた議会の場で皆さん方のお考えを聞いて、聞くことができましたら、それを最大限町の意見として話していきますので、まさにここの場が応援団だと私は理解しております。

道にも話をしているのですが、会社設立にあたっての出資金につきましては、当町

は当初予算から組んでいるのです。北海道、そして二つの市は補正予算なのです。これを、道が非常に勘違いをしまして、「木古内は何が何でも進むのだ」と。ほかの町は若干慎重になっているのだというふうにこう受け止めていたようでございます。

ただ、私は予算は確かに承認していただいたけれども、実際これを進めるにあたっては、様々な条件をクリアしなければならないので、「議会の皆さんの承諾を得た中で進むのだ」ということをきちんと伝えてありますので、あくまでも皆さん方の意見が私の応援の言葉ということになるかと思えます。

それから、国会議員ということになりますと、当地区では現在前田代議士がおりますが、前田代議士のほうからは「地域の様子を見るとどうも、いろんな発言をしているのが木古内町長だ」と。ということで、「その発言内容を国交省の運輸局なら運輸局に来て、ちょっと話してくれないか」と。やはり、「現場の声というのはなかなか中央ではわかりづらい」と、「ですから話してくれないか」と、こういうオファーはありました。ありましたけれども、断りました。それは、私はいま三セクの協議会の一員として行動していますので、三セクとしていくのであればそれはその中で三セクの委員として発言をしますけれども、単独でいくとなると「何かどうも違うのではないの」と。「三セクのこの悪口を言いにくいようなもので、それは違うでしょう」と。ということで、「お話をして一緒に行くといういまの時期ではない」と。「もし、国等に要望があるとすれば、それは道と三セクとこういったところで一緒に行くのが筋だと思う」ということで、答えをしております。

これから、こういった協議会でほかの自治体からもいろいろ意見が出るでしょうが、私の意見を含めて止めておくわけにはいきませんので、これは国に対して申し入れをする場面も出てくると思いますので、その中でまたしっかりと地域の実情を説明して、そして住民説明が、説明責任がすっきりできるような体制の中でスタートをするということ、しっかりと肝にこれから会議に臨んでまいります。

又地委員長 町長、例えば北斗市なり函館市は、今後の協議会に臨む方針というものを新たに出してくるのですか。私は、何かうちの町だけでいろんな何回も委員会を開きながら、「これはどう、あれがどう」とやっているけれども、あとの2市は何も最初から何も変わっていないのではないのかなというような気がしないでもないのですよ。

町長。

大森町長 それぞれの首長との個別な会談というのは全くしてはいないのですが、この協議会には協議会の下部組織として、担当管理職会議というのが設けられております。その中では、この札幌貨物脱線事故以来、安全議論というのはかなり活発に行われていると。ですから、これはそれぞれの首長の考え方もその中では話されているようでございますが。安全に対する議論は活発に行われていることは間違いありません。

ただ、それはあくまでも幹事会という中での議論でありますので、正式な会議の中でそれぞれの自治体の見解というのはまだ示されている段階ではないということです。

又地委員長 私はこう流れをあれしていると、事故はうちの行政区域内で3回。だから、随分うちは敏感になっていると思うのですよね。

ただ、北斗市なり函館市は、行政区域内での事故がないわけですから、何かあまり。先ほど町長がずれがあるような話を言っていたけれども、その辺ではないのかなとい

うような気がしないでもないのですよね。だから、幹事会の中でも、あるいは協議会
議会の中でも我が町から出る部分が一つの重要なテーマとなっていくのではないのか
なと、問題点でなっていくのではないのかなと。そのためには、我が町からどんど
んども問題点を上げてやらないとだめだろうと、そんなふうにも思うのですよね。

あとは、委員の皆さんから出て、だいたいおおかた集約はできたと思うのですけれ
ども。

あとは、町長が先ほど言っていました中古品の買い取りなのです。例えば、橋梁と
トンネル。私は随分前から橋梁とトンネルの話をしているのだけれども、うちの行政
区域に入ってくる、例えば北斗市からこっちですよ。例えば茂辺地、それから当別、
うちはトンネルはないけれども、橋梁が随分あると。過日、鉄橋の橋梁の写真もテレ
ビにも出てありましたけれども。過日、福田課長とも話をしたのだけれども、はたし
て鉄橋の上の枕木はどうなのだろうと。そこで、中古品の買い取りという部分が町長
から出たので、この検証は誰がするのだろうと、トンネル内。トンネルなんで一般の
人は入れないですよ。そうすると、何十年も前に造ったトンネルがはたしてどうなの
だろうというその検証。あるいは、鉄橋だって然りですよ。全部浜が近いから、錆び
だとかそういうものの検証ははたして誰がするのだろうと。いままでのこの委員会
の中で報告を受けているのは、それなりのチームを作ってという話がありましたよね。

だけれども、所詮大学の先生だとか現場に携わってきた旧国鉄マンとかという人方
ではないと思うのです。だからその辺はどうするのだろうと。

町長。

大森町長 まず、三セクの事務局であります道の事務局からの説明になりますが、こ
れはトンネルにしても橋脚にしても、設備についてはJR北海道から検査等の資料を
しっかりもらっていると、これで説明をしております。

いまお話があったように、「本当にこれ信じてれるの」と、説明までかっこいいので
すよ。「JRがきちんと点検して、法律に基づいて打検をしたり、機関もきちんと点検
をしている」と。「ですから安全だ」と、「何年も持つ」と。こういう説明を受けるの
ですが、私はいつもそれに対して「本当にJRのこのデータを信じていいの」という
ことで疑問をたたきつけるのですが、説明はそれに一貫しています。

専門家を入れるということで、アドバイザー会議というのを三セク会社設立後に
作って入るのだと。今回は前倒しで入っているのです。前倒しで入っていながら、事
故が起きているわけですよ。「何なのこれ」ということもやはり言わなければならない。

委員長がおっしゃるように、現場を知らない理屈だけを知っている人達が入って
きても、本当にどこが悪いのかということまで調査できないで帰ったそのあとの事
故ですから、本当にこれから三セクができてアドバイザー会議が機能するのかとい
うことも、やはり不安は残る要素ではないかと思えます。思いますが、こうい
ったこともしながら、安全対策をするのだということでもありますので、それはそれで
尊重していかなければならないし、それだけで不足であればさらなる安全対策は何な
のか。こういったこともしていかなければならないので、これからそういった発言も
していかなければならないと思えます。以上です。

又地委員長 アドバイザー会議の話も出ましたけれども、そこで連携するのは③の

「一定の保証期間」につながっていく要素に私はなると思うのですよね。

①に関しては、原因が究明されないで応急ですよ、いまの場合は。「原因が直りましたよ」というわけにもいかないですし、「こういう原因だったからこういうふうに直しました」、「だから安全です」というものが出てこない。この辺が不思議ですよ。その辺を考える中で、委員の皆さんから「焦るな、焦るな」という部分だと思われま

すので。
ただ、日程が決まっている。8月1日にはもう開業準備会社を設立です。このローテーションというのはいもう崩すことはできないのだろうし、いま委員の皆さんからいろいろ「焦るな」という話が出ましたけれども、はたして来年の開業までに物理的に意見を集約して向かうとしたら、三セクに臨むとしたら、はたして物理的に可能なのかなど。その辺は町長どう思われますか。

町長。

大森町長 北海道では、事故後直ちに国交省のこの会社設立の担当のほうに伺っております。新幹線の担当になりますが。ここでは、従来の路線は全く変わっていません。「新幹線と開業と同時に、並行在来線についてはJRから切り離す」と、この考えは全く変わっていないという説明がありました。

しかし、そうは言うもののこれだけ不安要素があって、私としては住民に対する説明責任ができないまま進むわけにはいかないということも北海道のほうには伝えてお

ありますので、いまでも全く気持ちに変化はありません。

又地委員長 委員の皆さん、その辺はどうですか。
(「休憩」と呼ぶ声あり)

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午前11時20分

再開 午前11時28分

又地委員長 それでは、休憩を解き、会議を再開いたします。

委員の皆さんのおおかたの意見が出ました。そこで、今後の協議会に臨む方針(案)ですけれども、この4点を強力に協議会のほうに持っていただくということで、皆さんよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

又地委員長 それでは、町長、協議会に臨むにあたってですが、あとは幹事会后。幹事会が協議会の前に開かれると思いますので、その辺2市1町の温度差等々が感じられる、感じられないに関わらず、幹事会后開かれたあと、もし報告事項があるようであれば委員会のほうに出していただきたいと思いますので、その辺よろしくお願いいたします。

(2)その他

又地委員長 続きまして、時間も30分くらいになりましたけれども、お手元に新聞記事、あるいは青函共用問題についてということで3月3日付けで資料があると思います

が、この部分についてちょっと資料の2ページありますね。このことについて、ちょっと説明をいただきます。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 調査事項(2)、その他でございます。

ここでは、トレイン・オン・トレインに関わる情報収集に関することについて、ご説明申し上げます。資料の2ページをご覧ください。

この資料につきましては、6月26日に函館市で開催されました、第2回青函共用走行区間高速走行早期実現協議会で提出された資料でございます。協議会には町長が出席してございます。添付いたしました資料は、青函共用走行に関する申入れ(案)でございます。与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの青函共用走行区間に関する勉強会が、プロジェクトチームに対して提出する報告となっております。

1点目でございますが、平成28年春の開業時には停車駅を含むダイヤ調整等により、最速列車について可能な限り所要時間の短縮を図り、東京ー新函館北斗の所要時間について3時間台の実現を目指すこと。

2点目でございますが、平成30年春の高速運転については、新たな確認車両やシステムの開発等により、予定されている1日1往復の運行はもとより、貨物列車走行本数の少ない時期におけるさらなる便数の設定等、改善を図ること。

3点目でございますが、上記1及び2に関連し、新青森ー新函館北斗間について、所要時間の短縮及び速達列車の便数の確保を目指すこと。

4点目でございます。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。

上記1から4の進捗状況を確認するため、本勉強会を継続的に開催するとなっております。

この4点の報告事項につきましては、町長から。1点目につきましては、北海道全体の観光振興の観点から、1日1往復であれば必要であること。

2点目、3点目につきましては、木古内駅を通過する列車が増えることが想定されることから、小手先の議論ではなく、抜本的な解決策を検討すること。

特に、4点目のトレイン・オン・トレインの早期導入を進めるべきとの意見を述べてございます。

次に、本日お配りいたしました青函共用走行問題についてという資料をご覧ください。

上段1が国土交通省の考え方。2が今回与党で新たに出された考え方でございます。

国土交通省は、平成30年春に1日1往復の高速走行の実現を目指しておりますが、与党では平成28年春の開業時には、停車駅を含むダイヤ調整等より最速列車について、東京ー新函館北斗の所要時間について、3時間台の実現を目指しております。

また、国土交通省はすれ違い時減速システム等による共用走行案、及び新幹線貨物専用列車導入案を検討することとしてございますが、与党ではこれを中・長期的な方策として、平成30年春から高速運転の便数の設定等、改善を図ることや、所要時間の

短縮及び速達列車の便数の確保を目指すとさせていただきます。

今回、与党から新たに出された考え方で、当町としての問題点でございます。

1点目といたしまして、これまでにはなかった停車駅を含むダイヤ調整。これは、木古内駅の通過という方策が提示されたことがございます。

2点目といたしまして、所要時間の短縮及び速達列車の便数の確保という表現が、木古内駅を通過する列車が最速列車1本のみにも留まらず、拡大される可能性を想起させると。以上の2点の問題点があるというふうに考えてございます。

以上で、資料についての説明を終わらせていただきます。

又地委員長 福田課長のほうから、説明がございました。

委員の皆さん、何か質疑ございませんか。

これを見ますと、いろいろ問題がこれから起き上がってくるだろうと。いままでは、新幹線駅誘致で一生懸命走ってきて、ようやく新幹線の駅もできつつあると、目に見えてきました。しかし、いままでは停車する列車の本数の議論等はあまりしてこなかった。そんな中で、通過駅の問題が浮上してきたと。それは、1にも2にもやはり東京－新函館北斗の所要時間を3時間台にするというところだと思うのです。町長が過日いろいろ言っておられました発想は、私は大変素晴らしい発想だと思うのです。東京と木古内駅間が3時間台と。これは、将来に向けてすごい良いPR材料になるのではないのかなと。それは、新函館北斗駅ではなくして、木古内と東京間ということを考えれば、それをどんな形でPRするかによっては、「北海道の玄関口木古内までには、3時間台で行くのだな」ということをどうやってPRするかという部分だと思いますけれども。ただ、停車通過駅になると、いままでいろいろ町でも将来に向けて投資してきたものがはたしてどうなるのだろうかとか心配事が、本数が減れば。心配事もこれもまた同時に出てくるという部分がありますし、委員の皆さんからいろいろ意見が出されれば大変いいなと。

ただ、私は今回この資料をいただきまして、国サイドでトレイン・オン・トレインの導入案について、いろいろこれから技術課題を抽出すると。その実現可能性についての検討評価加速することと出たのははじめてなのですね、国サイドで、出てきたのは。ですから、この委員会も大変これからどんな形で要望活動なり、どんな形で青森県側とタッグを組みながら攻めて行くかという部分が大変重要な時期に入るだろうと、そんなふうにも思っているところであります。

委員の皆さんから、今回この報告だけでということであればいいのですけれども、当面三セクの部分が頭の中にありますので、時期を見てこの青函共用走行問題については、日を改めた中でまた議論をすればどうかなと思っておりますけれども。委員の皆さん、いま何かありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

大森町長 追加の説明をさせていただいてよろしいでしょうか。

又地委員長 お願いします。町長。

大森町長 先ほど説明いたしました福田課長は、私が発言した内容について説明で終わっていますが、それに対して答えというのがありました。答えのところについて、少しだけ触れさせていただきます。

当初、この委員会資料の一番最後のページの1番から4番まで。これは勉強会が提出した資料で、これに基づいて質問をしたのですが。

これに対して、座長のほうから国交省の鉄道運輸局のかたに「どうですか」と。木古内町長の質問に対して「どうですか」ということで、トレイン・オン・トレインについて触れていました。この3月に、はじめて第1回目のトレイン・オン・トレインに対する会議が行われたと。これは、国土交通省としてははじめて、トレイン・オン・トレインが議論されたのがことしの3月だということを表しています。ですから、やっとな国でもこれについて議論がはじまったということが言えます。

二つ目は、JR北海道の菅野常務に今度は振られまして、「トレイン・オン・トレインをどうですか」と。「まだまだ、研究開発の余地はあるけれども、将来的にこの導入にあたっては、国の事業として行っていただかなければ財政が続かない」ということで、国に対する要望も含めた意見がございました。

そういったことで、私どももこれまでは委員会の皆さんが「トレイン・オン・トレインについて要望をしなくていいのですか」というお尋ねがあった中で、私は何を目的にどこに行くのかということ、行き先もわからないということで良い返事はできなかったのですが、これからは行き先が見えたということがあります。行き先は、この与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームであり、この構成しているこの勉強会であり。また、国土交通省の運輸局であり、こういったところが我々がこれから要望をしに行く場所になるであろうということが、今回わかったところでございますし。

また、では何を目的にすると。ここには、地域のエゴがあってははいけませんので、北海道あるいはJR北海道、こういったところと十分協議をして、私達が単独で行くこともいいでしょうし、またいくつかの事業体が一緒になって進むのもいいでしょうし。どちらにしても、長くかかる問題になりそうですので、新年度以降、定期的に毎年要望をしに行くなどのこういった対応もこれから必要になってくるのではないかと、私としてはそのように考えております。

又地委員長 いま町長からありましたし、プロジェクトチームのメンバーも皆さんのお手元に配付してあります。座長が町村信孝さんでありますし、あとは前田一男さんも入っていますし、長谷川岳さんも入っているようです。公明党さんのかたも入っておりますので。いま町長が言われたように、目的が、トレイン・オン・トレインに関しては行き先がはっきりしましたので、これから委員の皆さんと知恵を絞りながら、どんな形で行政と一緒に進めていくかというものを検討していきたいなと思います。

ただ、町長が言っていました新年度からということですがけれども、行き先が国土交通省の運輸局でもありますし、もし可能であれば実現できれば、年度内にでも行ってみたいという気もありますので、その辺はまた行政と相談しながら進めてまいりたいと思います。

次に、移ります。その他でもう1点あります。

函館開発建設部道路事務所さんのほうから、平成26年度の工事箇所図が皆さんのお手元に配付されていると思いますけれども、このことについて説明を受けたいと思います。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 最後にお配りいたしました追加資料につきまして、ご説明申し上げます。

この資料につきましては、7月1日に函館開発建設部函館道路事務所さんのほうで来庁され、高規格道路茂辺地一木古内間の現在の工事の発注状況について説明を受けております。この中で、開発建設部さんのほうでは工事にあたっては、地元町内会等にも配慮した工事の進め方を検討し、円滑に工事を進めてまいりたいという旨のお話がありました。以上でございます。

又地委員長 委員の皆さん、いまもう既に発注済みの高規格道路の位置と請負業者さん、工事名等が記載されております。

何か質問ありませんか。

このあと仄聞するところによりますと、丸山のトンネルが今年度中に39か月工期ということで2本に分かれて出るようですけれども。これは、建設水道課長はおりませんけれども、工事は発注になったのですけれども、ザリガニとそれから植物。それから野鳥等々が生息しているということで。春、ゼロ国で出た現場でも工事が中止になっていると、前に進めないという現場もあるようです。

あとは、漁組の関係でこれは藤谷主幹のところになるのかな、7月から木古内もウニの収穫がはじまります。それで、雨水だとか汚濁水を川に流さないというようなことでは、町のほうからももし請負業者が来たら、厳しく申し伝えていただきたいなとそんなふうにも思っておりますので、よろしくをお願いします。

ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 なければ、以上をもちまして第14回総合交通体系調査特別委員会を終了いたします。

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、吉田主査

傍 聴：なし

報 道：道新 大塚支局長、菊池支局員

総合交通体系調査特別委員会
委員長 又 地 信 也