

# 会議録

平成28年12月22日(木)場 所 3階 第5研修室

会議名：第6回総合交通体系調査特別委員会

出席委員：吉田委員長、竹田副委員長、佐藤委員新井田委員、平野委員、相澤委員  
手塚委員、福嶋委員、鈴木委員、又地委員

欠席委員：なし

会議時間 午前10時00分～午後11時38分  
事務局 吉田、西嶋

---

## 会議次第

### 1. 委員長挨拶

**吉田委員長** ただいまから第6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9名でございます。

手塚委員から遅刻の届出がありました。

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、会議は成立をいたしました。

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あります。

師走の何かと忙しい中、きょうは総合交通体系調査特別委員会ということで、お集まりをいただきまして、ありがとうございます。

そして、行政から大森町長をはじめ、担当課の皆さん、きょうはよろしく願いいたします。

### 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

**吉田委員長** 早速、3点の調査事項がきょう配付されておりますので、その前に大森町長のほうから挨拶を絡めて何かありましたらよろしくお願いいたします。

町長。

**大森町長** 皆様、おはようございます。

昨日は、いさりび鉄道の木古内駅の待合所に木古内町観光協会の事務所が新たに設置をされまして、皆さんでお祝いをしたところでございますが、新幹線のお客様、あるいは道南いさりび鉄道のお客様があそこを通られますので、これから木古内町観光協会が町の顔として大いに活躍していただけるもの心から期待をしているところでございます。予算につきまして、皆様方のご理解をいただきましたこと、心から厚くお礼を申し上げます。

本年は、北海道新幹線会の開業の年でございますので、去年の準備を含めて慌ただしい1年に間となりました。特に、昨年と同じ量の外での営業活動をしてまいりましたので、忙しさというのは昨年と比べると、本当にことしのほうがどちらかという

忙しかったという印象を受けております。これが、また来年以降木古内町を訪ねるかたが多くなることを期待をしているところでございます。

本日は、トレイン・オン・トレイン。これは現在、国土交通省のほうでワーキンググループ等協議が進められておりますが、どうも議題から少し消えそうになっていましたので、先般の会議ではまた議題に乗っかるようお願いをしております。

また、道南いさりび鉄道では乗っていただいているお客様というのは、予定の数というふうに伺っておりますが、予定数の数ということは10年間で23億円の赤字のままということでございますから、これは収益事業を多くする。あるいは、その他経費の節約に努めまして、収益を伴うような方向に進んでいかなければ長く経営を続けていくということは難しいということで、これも取締役会の中で発言をしております。

木古内ー江差間でございますが、この代替バス、ちょうど途中途中で電波の弱いところがあって、携帯が繋がらないと。不感地帯がございますので、ここにつきましては渡島・檜山、そして連携した3町、ここで携帯各社に要請活動などを行って、いま少しずつ携帯会社のほうでもその不感地帯の改善に取り組むという姿勢が見えてきたところでございます。

こういったことで、きょうの年末を迎えての調査特別委員会、少しでも私どもの進んできているところを皆様方にしっかりと伝えて、またご意見を賜って来年以降、どんな方向に進むべきかということ協議させていただきたいと思っております。きょうは、どうぞよろしくお願い申し上げます。

**吉田委員長** それでは早速、調査事項に入らせていただきます。

(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。  
丹野室長。

**丹野新幹線振興室長** それでは、調査事項の1番目、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、ご説明を申し上げます。

お手元の資料1ページから13ページまでとなります。

本資料につきましては、10月27日に開催されました国土交通省交通政策審議会の第7回青函共用走行区間技術検討ワーキンググループ、また町長にもご出席をいただきましたけれども、11月22日に開催をされました第5回の青函共用走行区間高速走行早期実現協議会において、配付されました資料の一部でございまして、平成25年3月に取りまとめられました青函共用走行問題に関する当面の方針の中の時間帯区分案の実現に向けた進捗状況の報告となりますので、その概要につきましてご説明させていただきます。

資料の1ページをお開きください。

はじめに、1の主な経緯についてでございますが、(1)の当面の方針から(3)の中間報告までの部分につきましては、これまでの本委員会でご報告させていただいたとおりでございます。

その後、中間報告における各調整事項につきまして、本年4月に保守作業時間に関する勉強会及び貨物列車のダイヤ設定に関する勉強会が設置されまして、検討が進められてきたところでございます。

なお、勉強会の開催状況等につきましては、資料の8ページ下段の参考3に記載され

ております。

次に資料の1ページにお戻りいただきまして、2の時間帯区分案の実現に向けたこれまでの進捗状況についてでございますが、(1)の技術開発関係では、高速確認車の開発が平成29年度内に完了する見込みとなっておりますほか、貨物列車の誤進入防止システムの開発も概略設計と安全性評価が終了しているところでございます。

一方で、(3)の軌道の整備につきましては、本年3月に北海道新幹線が開業してから本格的なレール削正等が開始されたところでございます。

今後、3の高速走行での営業運転を開始するためには、青函共用走行区間全線にわたる軌道及び架線の整備等を行う必要がありますが、資料の2ページに記載のとおり、夜間の保守作業時間内に可能な作業量が限られておりますことから、これらの準備に平成31年度までかかる見込みとのことでございます。

この結果、時間帯区分案による高速走行につきましては、当面の方針で目標としておりました平成30年春の実現が困難な状況となり、最大で3年程度遅れる見通しとなったところでございます。

また、資料の11ページの上段の参考8に記載のとおり、保守作業時間の拡大につきましては、貨物列車等のダイヤに影響が生じますとともに、下段の参考9に記載のとおり、高速走行する列車の時間帯によっては、他の新幹線のダイヤにも影響が生じることから、社会的に意味のある旅客列車のつまり高速化の効果が大きいというところですが、こうしたダイヤ設定を行うには、貨物輸送への影響や旅客の利便性の観点からの調整が必要となっているところでございます。

こうしたことから資料の2ページに戻りまして、4の高速走行試験の実施につきましては、レール削正等の軌道の整備を青函トンネル内の下り線に限定して、平成30年度上期を目途に実施するとのことでございます。

5の今後の進め方につきましては、資料が何度も飛んで申し訳ないのですが、資料の12ページの下段に参考11がございますけれども、時間帯区分案による新幹線の高速化に向けた六つのケースが記載されておりますけれども、遅くとも平成32年度、可能であれば平成31年度ということでございますが、高速走行の営業運転を実現することを目標に具体的な走行方式。これは、走行区間や時間帯等についてでございます。これの検討が行われる見込みとなっております。

ただいまご説明を申し上げた内容につきましては、冒頭に申し上げたワーキンググループと協議会におきまして、国土交通省の鉄道局から説明された内容となっております。国土交通省のホームページにも掲載されてございます。その際の説明資料が資料の3ページから6ページが担当者から説明があったスライドの原稿になります。その説明資料の参考資料というのが7ページから13ページということで、ただいま一部ご説明をした部分になっておりますので、詳細はそちらをご参照いただければというふうに思います。

町といたしましては、これまでも北海道新幹線建設促進木古内町期成会、あるいは道南地方期成会、それと沿線の自治体で設置しております北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会などを通じまして、全ダイヤの高速走行実現に向けた青函共用走行問題の早期の抜本的解決というものを要望してきたところでございます。

引き続き、トレイン・オン・トレイン案も含めた抜本的な解決に向けた道筋を示し、この検討を加速するようあらゆる場面を通じて国などに要望をしてまいりたいというふうに考えてございます。説明のほうは以上でございます。

**吉田委員長** ただいまトレイン・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の説明をいただきました。

質疑のあるかたはお願いをいたします。

新井田委員。

**新井田委員** 新井田です。

いま室長のほうから縷々ご説明をいただきました。要は、以前から何も進んでいないとそういう解釈でいいのかなと私は個人的には思っているのですが、この間、議会研修会の中で議場にて、高向前頭取さんに講演をいただいて、その中でいろいろ話の中で「トレイン・オン・トレインは非常に難しいよ」というお話もあの会場をいただいているのです。そういう中で、それはそれでいいのですが、いま我が町を含めてあるいは道を含めて、感触というのはどうなのかその辺をもう1回確認をさせてください。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 国道交通省のワーキンググループでは、これまでもご説明をしているように、五つの案でスタートをしました。二つの案については消えて、一つは新幹線だけ走らせてその間は貨物を止めると。まさにいま丹野から説明がありました、高速走行化を図るといふことのいま作業をしている。二つ目は、新幹線と貨物列車と一緒に走ると。まさにいまの状態です。ですから、新幹線は特急列車と同じ速度の時速140kmで走るといふことが二つ目。三つ目は、新幹線側に貨物を乗せて走らせるという今回のテーマであります、トレイン・オン・トレインと。この三つで協議をしておりました。

ただいま新井田委員が物事が進んでいないような印象を受けると。進んでいないどころか後退しています。と私は感じております。それは、トレイン・オン・トレインの話が全くこの10月27日の会議では出ていなかったということがまず一つ。それから、高速走行を平成30年度から1年ずれて31年度というふうに変ったわけですが、何をするかという、平成31年度に1本だけ貨物列車が走れない時に、早い列車が1本通るといふだけの話ですから。それに3年間かけよう。29年・30年・31年かけて、3年間かけてできあがったものが1本だけ貨物を止めて早いのを走らせると。これは、函館市長と意見が一致したのですが、新幹線の開業前であればそれもいいでしょう。PR効果が出て4時間を切ると。だけれども、いまもう新幹線が走ってしまっていて、いまさら4時間を切る列車が1本できましたと。そんなに影響がないのではないかと。これらは全く意見が一緒で私もその場の発言の中で、「小手先の仕事をするのではなくて、抜本的な改善をしなければならない」と。そうすると、いち早くトレイン・オン・トレインという議論もすべきではないだろうか。最終的にはそれも含めた議論をするという最後の答えになったわけですが、こんなことがこの会議の中で話されていたので、やや不安は残ると。国は私達に費用対効果を求めるのですが、彼らはこれから3年間費用ばかりかけて、できあがった製品が1本早いのを走ってどうするのか。それ

ならいまからトレイン・オン・トレインのほうに変わったらどうだと。そこまで強くは言わなかったけれども、そういう思いで発言をしました。

次は、高向会頭が又地議長のお尋ねに対して、非常に難しいということのようでしたが、実際JR北海道の財力では難しいと。これは言えると思います。ただこれは、はじめからJR北海道とJR貨物が開発したもので、財源は難しいので、国にお願いをするということでしたので、これはいままでと何も変わっていない。ただ、国のほうでこの議論がどこか忘れてしまっていたので、もう1回戻してもらったという状況でございます。以上でございます。

**吉田委員長** 竹田副委員長。

**竹田副委員長** いま新井田委員と同様のちょっと重複する質問になるかもわからないのですが、確かにトレイン・オン・トレインの関係が浮上しなければ、この交通体系自体も具体的な2番目・3番目の課題は残りますけれども、この部分を議論しても前に進まない。ただ、いま町長が口頭で言ったことをやはり国交省の資料ばかりではなくて、11月の22日の青函共用の会議の中で町長がトレイン・オン・トレインについても強く訴えた。そういう部分の資料をきちんとやはり付けるべきだと。町長が言ったということを書いていないでしょう。私が言っていることはそういうこと。それがやはり委員会でも大事なところなのだよ。ただ口頭では町長は訴えた、けれどもトレイン・オン・トレインの国交省の考えは、前でなくて後退しているようだ。状況がそうであれば当委員会としてもどうするかという部分をやはり整理しなければならないと思うのですよね。ですから、やはりこの資料を見て私は何となくがっかりするのは、国交省でも2ページの上段のほうに書いている例えばレールの腐食部だとかそういう摩耗の除去作業だとかというのは、青函トンネル内で海水が毎日何トンと出ているという環境の中で、腐食が出るというのは当然のこと。それを見越してレールの改善をするだとかそういう手立てをしてこなかったというのは、いまになってからになれば随分お粗末なことをしているのだなというこれは何も町長をどうこうではなくて、国がやはり進めるJRの考え自体もすごくそういう部分からすれば、甘かったのかなという気がするのですよね。

それと、ことしの2月の第4回の交通体系の中で、このトレイン・オン・トレインについては、中長期的な方策として国主導でワーキンググループの中で検討を進めるといふそういう確か2月の時にそういう報告をされていますよね。ですから、それであれば国の出方を待つしかないのかなというふうに思うのですけれども、その辺は町長どうですか。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** まずトレイン・オン・トレインの議事録ですが、議事録というのはありません。ただ、丹野と一緒に出席をしておりましたので、丹野独自で私の発言だとかそういうものは整理をしておきますけれども、特別皆様方にお知らせするのはなくて、この資料の中で各自治体から出席者から意見を求められておりますので、その中で発言をしました。その発言は先ほどご説明をしておりましたが、とりわけトレイン・オン・トレインについての説明が会議の中ではありませんでしたので、これは根本的な議論をすべきだということの中で、トレイン・オン・トレインの議論は浮上

してほしいということを伝えております。

私が先ほど新井田委員のお尋ねで、「後退をしている」というふう感じたという発言は、木古内町の立場にとってみれば後退をしているということでございますので、ご理解をいただきたいと思っております。全体としては、進んではいるのです。進み方がトレイン・オン・トレインがなくなると我が町とすれば、進んでいるように見えないわけですから、そういう私どもの立場から立つと後退をしているというふうに思っております。

次に、レールでございますが、これはいま竹田委員おっしゃるとおり環境の中では非常に湿気、そしてまた塩分の高い環境ですので、腐食案を最初から見込まれるところでございます。新幹線の開業に伴ってこれまでのレールも全てチェンジをしましたので、一遍に悪くなるということではないと思っておりますが、これは定期的に直していかなければならないと。安全を常に確保していかなければならないと思っております。以上でございます。

**吉田委員長** 竹田副委員長。

**竹田副委員長** ことしの2月の第4回の中での報告された国主導に移行したのだという。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 国のほうに主導が移ったということは、いわゆるこのワーキンググループでの議論ということになります。この議論の中であった題材がなくなってしまったのか説明がなかったものですから、それはおかしいでしょうということで、意見をもとめました。

**吉田委員長** 竹田副委員長。

**竹田副委員長** これから例えば町長、町を含めて議会として国交省のワーキンググループの中で、トレイン・オン・トレインについても議論をするということですがけれども、町としてそうしたらうちはやはり何と言っても時間帯区分ではないわけだから、やはり目指すところはトレイン・オン・トレインだから。町としてこれについて、道からもワーキンググループに参加しているわけですから、ワーキンググループに対しての要望・陳情を行動をするのか。町だけでやるか例えば議会としてもどうするのだというこの辺をやはりきょうはきちんと方向性を出したほうがいいだろうというふうに思うのですよね。当面、トレイン・オン・トレインがワーキンググループで議論がされないとなれば、その出方を待つしかないのかなというふうな思いもあるのですけれども、町としてどうするかという部分を。私達も何かこういままでは、もう積極的にそういう行動を含めてやろうやろうということできたのですけれども、その辺どうすればいいのかという部分。町長の考えもありますし、議会側としてのいろんな皆さんの考えもあると思っておりますので。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 竹田委員のお尋ねは最もだと思っております。町としてこれからどのような対応をしていくかというのが一番大事になってまいります。先般は、これまでもお話をしているとおおり、まず土俵に上がっていなかったものですから、もう1回土俵に上げてくれということで、それはOKになりました。実際にそれが本当かということを確認しなければなりません。ワーキンググループの中では先般、出席されたのが委員長の山本

太郎議員、それから北海道側では長谷川岳先生、前田一男先生が出席をしておりましたので、それぞれいまでのような状況になっているかというのを年が明けなければ次の会議をおそらく持たないと思うので、年が明けましたらそれぞれに現状がどのようになっているのかをしっかりと確認をします。確認をした上で、町としてどういう対応をするかということ判断したいと思っております。

**吉田委員長** ほか。

又地委員。

**又地委員** 国交省は国交省としても渡島総合開発期成会の要望の中にもトレイン・オン・トレインの部分は入っているのですね。町単独での要望活動云々の部分なのですが、ある意味では技術開発の部分では、JR北海道さん側ではもうここまでで最大ですと。それを国に預けたと。これ以上の技術開発についてはというところで止まっていると思うのですけれども。ただ、7ページの部分での新幹線貨物専用列車導入案。この案そのものは、まだ消えてはいないというふうな認識でいいと思うのです。ただ、渡島総合開発期成会の要望書の中に入っていると。入っている中で町単独で、これは私は町長の見解だと思うのですけれども、町としての総合交通体系調査特別委員会あるいは議会として行政と一緒に国交省に押しかけると、お願いに行くということはどうなのかと。ある意味では上部団体で期成会があって、期成会の中にはトレイン・オン・トレインの部分は要望書として、もう国交省に届いているという中でどうなのかと。その辺を見極めながら町としての動きをどうするかを少し議論をしたほうがいいのではないのかなとそんなふうに思いますけれども。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 又地委員がおっしゃるとおりでございます。実は、つい最近ですがこんな事例がありました。主要道道江差木古内線でございますが、こちらのほうのいま会長・事務局は江差町が担当しております。江差町では、12月に国に対して三つの町で協議会ができていますので、この協議会で国に要請活動に行きたいという提案がありましたので、わかりましたということで日程をpushしました。最終的にどうなったかというと、中止になりました。それは、国から言われた言葉が大きな原因です。函館市長を先頭に、「要望書を期成会で持ってきていますよね」と。それは、函館市も全部入っているのですが、「期成会を持ってきておいて、いま来るというのは逆にマイナス効果になりますよ」と。これを国から言われたと。ということで、江差町は各町に「今回の事業は中止にしますから」とこういう結論が出ました。国は、「もう知っていますよ」と、「あえてだめ押しに来るのですか」ということを言われたようなのです。ですから、この件につきましてもいま又地委員がお話をされたとおり、渡島総合開発期成会などを含めてしっかりと要望事項に入れて要望をしています。説明もしてきています。こういった中で、単独に行くことがいいのかどうかというのは、それぞれの国会議員に再度確認をして、国でなくて国会議員ならいいよとかこの行き先も含めて、現状の振興状況と要請活動の必要性について考えていきたいと思っております。

**吉田委員長** 又地委員。

**又地委員** 町とすれば、とにかく行きたいと行こうというのが本心なのだよね。だけれども、行ったはいいがいま町長が言ったように、来ても何ら意味がないよと極端な

話。北海道の江差町さんはそうなのですから。そういう形になればこれもまた随分残念な話ですし、進捗状況を見ながらワーキンググループで何を語られ、どんな形で推理をしているかという部分を見極めた中で、地域の代議士さんなりに情報を流してもらいながら、ベストなタイミングを計るというのが一番良いのではないのかなと思いつつもいるのですけれども。ただ、町の状態ばかり突っつくということであれば、この特別委員会の使命というの何か薄れていく一方だろうとそんなふうにも感じておりますので、機会があれば国交省は国交省としながらも、ワーキンググループの会議が開催されたという中では、情報を収集する中で地域の出身の代議士さんのところに足を運ぶということもこれもまた必要なのではないのかなとそんなふうにも思っております。一にも二にもやはり貨物専用列車導入案が消えていないということであれば、この技術改革を押し進めてくださいというくらいの話は、やはり地域代表の代議士さん方をお願いをするということは必要でないのかなとそんなふうにも思っております。

（「関連」と呼ぶ声あり）

**吉田委員長** 新井田委員。

**新井田委員** いま又地議長のほうからお話が出ましたけれども、やはり現状よーいどの時は各国会議員さんも「何とか皆さんの力添えになりますよ」というお話は聞いているのです。いま言ったようにその後、何か状況が状況の中でその辺は理解はするのですけれども、いま町長がおっしゃったように、やはり各組織より国会議員さんを動かしたほうが得策ではないかというお話もありましたから、それはそれでいま議長がおっしゃったように、我々が例えば前田さんでも長谷川岳さんでもそういう人方にきちんと意思表示を改めてしなければいけないと思うのです。そういうこともやはり必要だと思いますし、これはやはり頓挫するという部分が我々のこの委員会が何のためにここまできているのだという部分も当然ありますし、この辺はやはりもう1回我々の態度を含めながら、あるいは行政さんのほうもそういう部分を見ながら一緒にタックを組みながらも1回やるべきではないかなと思うのです。その辺はどうでしょうか。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** まさにおっしゃるとおりでございます。まず、いまどういう動きになっているかを確認して、地域の代議士にしっかりと情報をいただいて意見を言うと。どういう方向で攻めるのが一番いいのかも確認をして、その判断の上で皆さん方と一緒に行動をしていくということが大事だというふうに理解しております。

**吉田委員長** 鈴木委員。

**鈴木委員** 鈴木です。

全体的な流れと言いますか国の考えでありましたり、町長のほうで先ほど答弁の中にもありましたトレイン・オン・トレインというキーワードすらなかったという部分で、木古内町としてどういう姿勢であるかということも理解いたしました。

その中で1点だけ確認をさせていただきたいのですが、確か前回・前々回の交通体系の委員会の中で、我が町として独自に土地取得のリサーチでありましたり、トレイン・オン・トレインが我が町、そして周辺地域にもたらすものの経済効果だったり、雇用の部分をどうでしょうかという確かそのような質問をさせてもらったと思うのです。



けれども、その内容に関してもちろん同じく進んで、いま現在は進んでいないということでもよろしいでしょうか。確認をさせていただきます。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 全く国の方向性が見えないものですから、位置にしても本当にやるかやらないかまでわからないわけですから、その位置も線路から出て右か左かというそのくらいの想定はできますが、一切の作業はしておりません。

**吉田委員長** 平野委員。

**平野委員** 様々な質疑が出されまして答弁も出されましたが、この2年間を見てみるといまの議論が過去にされているのが何も進んでいない状況で、トレイン・オン・トレインもいま町長から話が出たように、後退していると。後退というのは、もちろん木古内町にとってということですから。まさに全委員同感だと思いますけれども、この交通体系の特別委員会イコール新幹線も開業しましたし、トレイン・オン・トレインの特別委員会だと言っても過言じゃないと思うのです。言うところ2番・3番、これは常任委員会の調査事項でもいいのですよ。この特別委員会は、トレイン・オン・トレインを何とか木古内町に基地を誘致するためにと。その中でいまトレイン・オン・トレインが後退していると。国の進みが遅いよという中で、2年間ずっと我が町としては前に進んでもらうための要請活動も国の動きを見ながらという言葉がずっと続いておりますけれども、今回10月の27日の資料ですけれども、11月22日に協議会がなされて後退していると。これから議員さんに話を訪ねて、年明けに返事をするという話でしたけれども、既にもう1か月が経っているのです。この期間の情報収集ですとかそういうことはされてこなかったのですか。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** 会議が全く行われてないものですから、情報はありません。したがって、会議の開催される直前だとか会議が終わったあとでなければ、どういう協議が行われるかというのはわからないものですから、いまのところ全く協議がないという中で、情報はありません。

**吉田委員長** 平野委員。

**平野委員** 11月22日に情報がない資料が提示されて、トレイン・オン・トレインの説明がなかったと。いまの話の中で、年明けに代議士さん達から情報を収集して、これから我が町がどう進んでいかを見極めていくという。年明けになったわけですね。その話というのは、11月22日が終わった以降もう既に1か月が経っていますから、年度内でもできたのではないかという思いなのです。ですので、常にマイナスマイナスになっていったのを我が町もこの国の進みが遅いのに合わせるのではなくて、その情報が入ったとたん翌日からもう行動に動かすくらいのスピード感を持ってほしいなという思いであります。

**吉田委員長** 町長。

**大森町長** この会議は、年間毎回開くわけではないのです。ですから、情報が常に更新されるというのは、極めてスピード感を考えると遅いと言えるかもしれません。特に、前回の函館で開催した会議の中で、トレイン・オン・トレインをしっかりと議題に乗せるという意見がありましたので、それは乗せていただけるもので、それ以上の

ものというのはする必要がないですし、本人達がそこにいるわけですから、本人達に再度確認に行く必要性もないというふうに判断をしております。

(「休憩」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** 暫時、休憩をいたします。

**休憩** 午前10時40分

**再開** 午前10時54分

**吉田委員長** 休憩を解き、会議を再開いたします。

休憩中だったので、先ほどのこれからの行政の立場、議会のどういう方向でいくかということをお願いいたします。

町長。

**大森町長** ワーキンググループがこれからの会議があるかと思いますので、会議の前段、あるいは会議の終了後に様々な情報をしっかりと得て、整備新幹線の関係する与党の議員の皆さんに情報を聞きながら方向性も確認しながら、町の進む位置を考えていくと。常にこのトレイン・オン・トレインが議論をされる、そしてそれが現実に向かうという青函共用の中での抜本的な解決方法はこれよりありませんので、この解決をしっかりと進めるように努めていきたいと思っております。

**吉田委員長** 又地委員。

**又地委員** このトレイン・オン・トレインに関しては、あまり地域のエゴばかり出すとアウト。だから、本来あるなぜ必要かという大義名分があるわけです。だから、町を思えば歯がゆい部分が随分あると思う。思うけれども、かと言って例えば地域のエゴだけを表面に出すと、もう全く話は聞いてもらえないという部分があると思うのです。ですから、ここで残されているのは青森県側との連携。この部分を少し探るべきではないのかなと。確か議会で、青森県の県庁に寄っていろいろ話をした経緯もある中で、全く津軽半島の開発というのは遅れているねという話も過去に。あれは余目に行った時かな、アルケッチャーノに行った時。そういうあれもあるので現状、青森県側の現状もどうなのかというものも少し調査をしながら、ある意味ではいろいろ青森県側とセットでできる可能性がどこかにあるのかどうかというものも少し検討をしてみる必要があるなど。私は残された部分は、青森県側と早く何とか足並みを揃えるようなものが残っていれば、大変力強く進んで行けるのではないのかなとそんなふうに思っております。

**吉田委員長** 平野委員。

**平野委員** 議長の言っていることは、本当に1年前から同じ話が出ていて、いま竹田副委員長のほうからもチラッと話が出ていましたけれども、だからどうしようということで、この委員会の中で決めないと。1年も2年も前に青森県ともう協議をしなければならぬねと言っていて、そのままなっているのです。だから、行政を抜かしてもいいのですけれども、この委員会としてその話をこれからどう進めていくかということをしちんとしないとだめだと思っておりますよね。もちろん行政とも話し合わせながらですけれども。

**吉田委員長** 暫時、休憩をいたします。

**休憩** 午前10時57分

**再開** 午前11時09分

**吉田委員長** 休憩を解き、会議を再開いたします。

町長。

**大森町長** 私の発言に誤りがありましたので、訂正をしていただきたいと思います、  
お願いを申し上げます。

国会議員の名前で山本太郎と発言をしましたが、青森県選出の木村太郎でございますので、謹んでお詫び申し上げます。

それでは、ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** ないようなので、次の項目にいきたいと思います。

## (2)道南いさりび鉄道の運営及び経営状況に関すること

**吉田委員長** それでは、2番目の道南いさりび鉄道の運営及び経営状況に関する  
ことについての説明を受けます。

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(2)道南いさりび  
鉄道の運営及び経営状況に関することについて、ご説明を申し上げます。

資料の14ページをご覧ください。

道南いさりび鉄道の利用状況でございます。

3月26日の開業から10月までの利用状況は、資料に記載のとおりでございます。

経営計画における平成27年度の利用者数は、運賃値上げによる逸走率を反映してい  
ない数字として1日、2,148人と見込んでございますので、1日あたり利用者は概ね計画  
どおりの数字で推移しているという状況でございます。

次に、町内の利用者数でございます。

町が行いました乗降客調査でございますが、8月20日から24日にかけての4日間、土  
日と平日に全便乗降の上、調査をしてございます。

また、10月27日につきましては、木古内駅のみの実施をしてございます。

数字といたしましては、乗降客数は平日の方が休日より多い、通学利用の割合が高  
いことが確認できたところでございます。通学利用者数の割合でございますが、平日  
が35%から37%、休日は17%から19%という結果でございました。

今後、沿線住民の皆さんの利用促進の観点から、将来利用者となる可能性のある子  
どもさんや小中学生への取り組みが必要であるというふうな認識を持ってございます。

次に、観光列車の運行状況でございます。

5月28日から10月29日まで、観光列車ながまれ海峡号は、隔週の土曜日に12便を運行  
してございます。

利用状況につきましては、乗客数は合計で425名でございまして、平均すると35名と  
なっております。

毎回満席ということで、リピーターのかたもおり、道南旅行の一つとして認知され  
るとともに、メディアでも多数取り上げられ、道南いさりび鉄道の宣伝効果は大変大  
きなものがあったというふうな認識を持っております。

今後でございますが、1月から3月につきましては、月1回の運行を予定しているとい  
うことでございます。

このながまれ海峡号以外にも、テーオー旅行センターや日本旅行との共同企画によ  
る単発のツアーも企画されておりました、増収と知名度、認知度の向上を図っている  
という状況でございます。

次に、資料にはございませんが、現在の木古内駅の状況についてご説明をさせてい  
たきます。

1番線から3番線のホーム、階段等の撤去工事でございますが、現在はホームのキャ  
ノピーが撤去された状況、今後につきましては階段の上屋、階段の本体、それからホ  
ームの本体。順次工事を進めて、年度内には工事を終了するというふうな工程で進め  
るというふうに伺っております。以上でございます。

**吉田委員長** ただいま説明が終わりました。皆さんから質疑を受けます。

鈴木委員。

**鈴木委員** 鈴木です。

道南いさりび鉄道の町内の利用者数ということで、調査期間は非常に短いものの、  
実際に乗られて調査をされたということは、非常に評価すべきだとは個人的には思っ  
ております。

今後の調査をする予定があれば、そこを教えていただきたいのと、あと町民のかた  
からはこちらに書いているとおり、通学利用者も平均していますし、思ったより観光  
客のかたも降りているのだなという印象を受けました。

その中で、駅前主に町道の道路を整備してはいかがだろうかとか、砂利道で雨が  
降ってしばらく水が溜まって、その中で通学、観光客のかたが駅を利用する中で、も  
う少し環境整備ができないのかという声が町民のかたからあるのと、あと何か簡単な  
案内板的なものを札荊・泉沢・釜谷に設置をしてはどうかという町民のかたの声があ  
りました。というのは、やはり木古内駅・新幹線駅で降りて利用客が多いのはもちろ  
んわかるのですが、木古内全体に町内広域で観光客のかたもこれから降りていただ  
きたいと。そういう思いも含めて、私個人としても町民の声としてもありますので、そ  
この2点をどのようにいま考えているかお教えてください。お願いいたします。

**吉田委員長** いまの質問は、交通体系とはあまり関わらない部分ですね。町道の部分  
ですよね、駅前の道路となると。周辺ということで、福田課長のほうから。

**福田まちづくり新幹線課長** 今後の乗降客調査の予定というご質問がございましたけれど  
も、これにつきましては今後、1月に再度調査を実施することとさせていただきます。

また、その後につきましては、今年度調査しました5月・10月、それから1月、これ  
を毎年繰り返し同じ時期に調査をし、経年比較等もできるような状況で、今後の利用  
促進の資料として役立てていければなというふうに考えているところでございます。

駅前の町道につきましては、札苧一釜谷間の駅周辺ということだと思います。そこは、全てがいさりび鉄道の用地となっており、土地所有者であるいさりび鉄道との協議を経て、こういった環境整備が適しているかということは、今後の協議として預からせていただきたいというふうに思います。

また案内板、札苧一釜谷間の駅、あるいは駅前の案内板ということでございますが、これもいさりび鉄道のほうと利用者の利便性、特に観光客を意識した案内板の設置ということで、これも協議をし、また一方でいさりび鉄道地域応援隊というのもありますので、こういったものの取り組みの中で、検討をしていければというふうに考えているところでございます。

**吉田委員長** 平野委員。

**平野委員** 観光列車なのですけれども、大変好評だという話を聞いたのですけれども、いままで土曜日は2週間に1回の運行という報告で、これまで5か月で12便。1か月2回は必ず運行をして、1月からは月1回といういま報告でしたけれども、その理由について教えてください。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 今年度は開業初年度ということで、夏場については隔週で、月に2回平均で運行をしたと。冬場についてですが、積雪寒冷冬期間のオフシーズンということを勘案して、試験的にまずは月1回の運行をして、様子を見てみるということでございます。

また、来年度についても、このいさりびツアーにつきましては、運行をいま計画しているというふうに伺っておりますので、今後、今年度のこのツアーの開催状況を踏まえて、来年度につなげていくものというふうに考えてございます。

**吉田委員長** 平野委員。

**平野委員** 何の試験ですか。もう当然ながら、これは年間をとおしてやるという話でしたよね。別に冬期間を休みにするという話のスタートではないですよ。ですので、当然ながら冬もいまこれだけチケットも取れなくて満席なのが続いているのをこの勢いのまま冬も北海道は冬が魅力でもありますから。変な話、私は回数を増やしてやってもいいのではないかなと思っていただけないのですけれども。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** ながまれ海峡号ツアーにつきましては、今年度は10月29日で運行を終了するというような当初は考えでございました。冬期間につきましては、運行の予定はなかったものでございます。夏季の利用状況等を見まして、理由としましては観光のオフシーズンということや積雪寒冷、時期的に寒いということもありまして、冬期間の運行は当初考えていなかったということでございますけれども、いまは1月から3月にかけては、先ほどのご説明どおり、月に1回の運行をするという方向で予定をしているという状況でございます。

**吉田委員長** 新井田委員。

**新井田委員** いまのちょっと関連すると思うのですけれども、ながまれ海峡号ということで出ていますけれども、いさりびツアーというのはこれはまた別なんでしょうか。すみません、ちょっと勉強不足で教えてください。いま例えばいさりびを見るた

めに、茂辺地からどこかで泊まったり何かしているのかわからないけれども、そういうツアーもありますよね。それとまた別な扱いなのですか。その辺を確認したいのですけれども。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 観光列車ながまれ海峡号につきましては、これは主催が株式会社日本旅行という会社が主催してございます。委員お尋ねの単発のツアーのことだと思うのですけれども、これにつきましては函館市内にあるテーオー旅行センター、あるいはながまれ海峡号ツアーと別に日本旅行が企画した単発のツアー、こういったものがございまして、その違いでございます。

**吉田委員長** 新井田委員。

**新井田委員** わかりました。大変ちょっと勉強不足で。いさりびのツアーがわかっているかどうかわかりませんが、ことしやってどれほどの成果があって、今後どんな展開というか、また継続してやるというようなことに当然なと思うのだけれども、その辺はわかりますでしょうか。わからなかったら結構ですけれども。日本旅行の企画ですから、わかる範囲で。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 単発のツアーにつきましては現在、まだ来年度の予定というのは何もお聞きしてございません。ただ、今年度も現在で3本、単発のツアーは運行されております。ながまれ海峡号の運行状況も踏まえまして、他の旅行社が企画をするということは十分考えられますので、そこはいさりび鉄道のほうが臨時列車の運行、あるいは会社の利用促進PR、こういった観点から判断をするものというふうに思っております。

**吉田委員長** ほかにありませんか。

竹田副委員長。

**竹田副委員長** いさりび鉄道の利用者の状況を見ますと、経営計画どおりの数字で推移しているということで冒頭、町長の挨拶にもあったように、予定どおりの見込んだ赤字の推移というかそういう状況だと。これは、利用者の数しか出ていないのだけれども、これはいさりび鉄道の上半期の収支状況。利用者がこれだけいて、どれだけの収益があって、かかった例えば補修含めた人件費含めた費用がどれだけ収支のバランスがどうなっているかという部分は、これ全然示されていないのか。示されているけれども、この資料として出さなかったのかという部分について確認をしたいと思えます。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 会社の財務状況等についてのご質問でございますけれども、これにつきましては株主総会等で説明があるものでございますので、提出できる資料につきましては次回以降、整理をして提出していきたいと、またご説明を申したいというふうに思っております。

**吉田委員長** 竹田副委員長。

**竹田副委員長** それ以上は求めませんが、これは年1回の株主総会ということなのか、例えばこういういさりび鉄道が四半期ごとの財務の状況を整理しているのか、

上半期で整理をしているのかという部分はどのようなのですか。その辺の状況は。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 決算の整理につきましては、上半期・下半期の2期に分けて整理をしているというふうに伺っております。

**吉田委員長** 竹田副委員長。

**竹田副委員長** 上半期の状況はわかるということですよ。そうしたら、次回でなくてももし資料があれば、資料要求をしたいと思います。

**吉田委員長** ほか。

鈴木委員。

**鈴木委員** 年末年始の臨時列車、あと1月は寒中みそぎがあります。臨時列車の予定と言いますか、もし近々でわかっている情報があればお教えいただきたいのですけれども。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** 臨時列車の運行につきましては、現在、情報はございません。

**吉田委員長** 鈴木委員。

**鈴木委員** わかりました。もう時期も時期ですのであれですが、例えば都心にしても年末年始はある程度終電の時間を長くしたり、あとやはり木古内にとっては寒中みそぎというのは伝統神事でありまして、冬の閑散期にも多くの観光客が来てもらえるチャンスであるというところから、来年は難しいとしても今後の課題としまして、臨時列車を出してもらえるようにいさりび鉄道に要請するなど。あとは、夜も時期によっては終電を延ばしてもらおうですか、臨時列車の部分に関して年間のスケジュールをもちろん議会の中でも議論をすべきだと思うのですけれども、木古内町として年間をとおしていさりび鉄道に、来年はこの時期にこういうイベント、こういう観光客が増えることが予想されますので、臨時列車を何とかというそういう働きかけをしてみたいかかでしょうかと私個人的には思うのですけれども、町としてはどのようにお考えでしょうか。

**吉田委員長** 福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** これは各町、函館市・北斗市・木古内町、それぞれイベント等もございまして。という中で、臨時列車の運行となりますと貨物とのダイヤの調整、運転手の人繰り、様々な検討すべき調整事項はございます。ただ、その中でそれぞれ沿線市町とコラボをした普通列車も合わせて、抱き合わせで活用していくということは、今後もしさりび鉄道さんのほうとはお話をし、列車の有効な活用ができるような方策というものを探していきたいというふうに思います。

**吉田委員長** ほか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** ないようなので、私からちょっと2点ほどお願いします。

先般、函館商工会議所の青年会議所のほうで企画をしたいさりび鉄道を使った婚活事業がありましたよね。新聞に出ていたのですけれども、結構その中で3組が何かカップルができたという話があるのですよね。そういう部門で利用客・利用増を見込むのなら、そういう先ほどもいろんな話が出てきたのですけれども、そういうのはどうい

うふうにしたらとおっていくのかなというのが正直な話なのですよ。ただ、そっちで商工会なら商工会で企画してくださいよと。それをやるのか、町でそういう手助けをしてやるような形も必要なのか、そういうのが可能なのかどうなのかをまず1点。

それから、やはりいさりび鉄道は保守管理が随時あるのです。いままでJRの管轄だったので、沿線住民はやはり夜間に工事・その他でいろいろ騒音等があって、いままでJRだから仕方がないという感じがあったのですけれども、今回いさりび鉄道は第三セクターになりましたよね。町でも一応経営権はあると。そういう意味で木古内から釜谷の周辺くらいにもし夜間にあるのであれば、町としても保守点検・工事をやった場合に、きょうの夜間の何時何時にどこ周辺でということが通知できるのかできないのか、その辺の町民の町内会長さんのほうからあったので、そういうことができるのかできないのか。2点ほどお伺いします。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** はじめに、婚活列車の運行というようなお尋ねでございます。

これにつきましては、函館市なり北斗市なり開催されているということで、木古内町で実行委員会なり立ち上げて実行するというのは、これは別にできることであり、またいさりびのほうにそのための臨時列車を仕立ててもらうとかというのも当然、乗車料金なり参加料金というのはそれに反映されるわけですが、町としては、それを実行委員会等の婚活事業に対しては、人的支援等を含めて全面的に協力をしていくということは姿勢としてありますので、開催の気運なりあるいはそういった具体的に話が進めばいさりび鉄道さんのほうとは協議を進めて、開催に向けて私どもも協力していくというふうになってまいろうかと思っております。

また、保守管理についてのお尋ねでございました。いさりび鉄道の保守管理ということになりますと、レール交換、枕木の交換、それから道床のつき固め等の線路の保守工事というのがございます。

現在、以前も同様のご質問がございまして、いさりび鉄道は工事区域のお宅に住宅に個別に訪問をし、状況を説明しております。不在だったかたにはチラシを置いて、必ずその工事をするという情報を伝達できるような方法を用いているというふうに伺っております。

また、JR北海道時代なのではございますけれども、JRさんも同様の対応を取っております。当時も若干の苦情というものはあったと。現在、いさりび鉄道に移行してからは、そういった苦情というものは一切ないというふうに伺っております。

また、施工業者に対しても夜間の大声で話をするとか、あるいは資材の運搬の丁寧さとかそういったものに心がけて、極力騒音に対しては気を使って作業をするような心がけはしているというふうに伺っております。

**吉田委員長** わかりました。

ほか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** ないようなので、2番目につきましては、終了いたします。



### (3)木古内－江差間代替輸送バスの運営及び経営状況に関すること

**吉田委員長** それでは、3番目の木古内－江差間代替輸送バスの運営及び経営状況に関するについて、説明を求めます。

福田課長。

**福田まちづくり新幹線課長** それでは、調査事項(3)木古内－江差間代替輸送バスの運営及び経営状況に関するについて、ご説明を申し上げます。

資料の15ページをご覧ください。

江差木古内線バスの運行の状況は、表に記載のとおりでございます。

乗車人員は4月から11月までで、2万4,330人、1日平均では100.5人となっております。

これは、廃止になりましたJR木古内－江差間、この1日あたりの平均乗車人数は41人というふうに言われておりますので、倍以上の乗車人員は確保しているという状況でございます。

次に、基金の状況でございますが、平成27年度末の基金残高は、4億9,547万6,000円、JR北海道の今年度の支援金でございますが3億円、利子収入額の見込みでございますが224万円、運行補助額の見込みでございますが1,609万4,000円、今年度末の基金残高の見込みにつきましては、7億8,162万2,000円となっております。

ほかに、停留所につきましては、この1年間変更はございません。以上でございます。

**吉田委員長** ただいま説明が終わりました。質疑を受けます。ありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** ないようなので、調査事項は終わりました。

### (4)その他

**吉田委員長** その他で皆さん、ございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

**吉田委員長** ないようなので、以上をもちまして、第6回総合交通体系調査特別委員会を終了いたします。お疲れ様でした。

説明員：大森町長、大野副町長、福田まちづくり新幹線課長、丹野新幹線振興室長  
加藤(隆)主査、中村主事、中山主査、畑中主査、山本主事

傍 聴：なし

報 道：なし

総合交通体系調査特別委員会  
委員長 吉 田 裕 幸