

会議録

平成25年 5月 21日 (火) 場 所 3階 第5研修室

会議名：第8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、近 藤

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8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。

ようやく田植えが始まったようで、委員の皆さんには大変忙しい中を出席いただきましてありがとうございます。

また、町長も何か公務があったようでありますけれども、出席いただきましてありがとうございます。

2. 調査事項

(1)トレイン・オン・トレインに係わる情報収集と基地誘致に関する事

(2)カートレインに係わる情報収集及び基地誘致に関する事

又地委員長 さっそく、ただいまから調査事項に入りたいと思います。

1番と2番、トレイン・オン・トレインに係わる情報収集と基地誘致に関する事。2番目のカートレインに係わる情報収集及び基地誘致に関する事。これは関連がありますので一括して調査したいと思います。

行政のほうから資料が出ております。それから、事務局のほうで新聞に載りましたニュース等をまとめていただきまして、資料としてありますので目を通していただきながら、調査事項に入りたいと思います。

さっそく、トレイン・オン・トレインに係わる情報収集と基地誘致に関する事についてを議題といたします。

担当課よりその後の情報等がありましたら、ご説明いただきたいと思います。

中尾室長。

中尾新幹線振興室長 それでは、トレイン・オン・トレイン並びにカートレインに関する状況報告でございます。

いわゆる青函共用走行問題に関しましては、国の技術検討ワーキンググループが、

去る3月29日に「当面の方針」というものを策定をいたしました。この中身につきましては過日、2月4日の本委員会で皆さまがたにご説明をしました中間取りまとめと大きな変更はございません。ただ、骨子をご参考までにご説明いたしますと、2ページ目をご覧くださいと思います。

ここで、黄色く塗った部分でございますが、大きく二つございます。まずは「時間帯区分案」ということで、新幹線が高速走行する時間帯と貨物列車を走行する時間を分けて、1日1往復の260kmの高速走行を平成30年春より目指していくということが謳われてございます。

そしてもう一つとしましては、(2)でございますが、これに並行しまして「すれ違い減速システム」と。新幹線と貨物列車がすれ違う時に、新幹線のほうが減速をするという案でございます。及び「新幹線貨物専用列車導入案」、いわゆるトレイン・オン・トレインの技術的実現可能性の検討を針路化するということが書かれているわけでございます。いわゆるトレイン・オン・トレイン構想の実現に向けましては、このような形で少し中長期的な課題としまして、国の主導のもとワーキングで引き続き検討をされているというふうに示されているところでございますので、引き続き国の動きを注視しながらJR北海道さんとの緊密な連携のもと、必要な取り組みを行ってまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

又地委員長 ただいま、現状の情報等について説明がありました。委員の皆さん何かございませんか。

新井田委員。

新井田委員 いまの中尾室長から説明ありましたがけれども、第7回で「今後、JRとの連携を諮りながら対応したい」という言葉があったのですけれども、いわゆる今後のプロセスや過程の中できょうの話のプロセス的な形で何か折衝とか、そういう部分は以前あったのでしょうか。その辺ちょっと確認したいのですけれど。

又地委員長 町長。

大森町長 その後のJR北海道との対応につきましては、坂本相談役とお会いをして、当町で再度議会あるいは住民の方々がトレイン・オン・トレインの視察に伺いたいということに対して、了承いただいております。

また、委員会としてもJR北海道さんとの懇談会を持ちたいという場合の対応についても、「いつでもお声を掛けてください」ということをお話しております。

以上でございます。

又地委員長 新井田委員、よろしいですか。

ほかに。吉田委員。

吉田委員 吉田です。トレイン・オン・トレインに係る情報収集につきましては、私もかなり前に一般質問から始まりまして、大変期待していたところなのですが、いま現在になるとたぶん函館までの開通の時期までには「そんなに必要ない」という感じの中で、進んでいるのかなと思っています。

しかし、これについてはトレイン・オン・トレインの基地というのは、いずれ札幌まで延伸になった場合、当然必要になってくる時期が来ると。その辺につきましても

やはりいま現在、予算的にも云々ということがありますし、国のほうで方針としてこういうふうに出されているのですけれど、当町としては地道にやはり要請活動というのは必要なのかなと思っています。その辺に関しても、これからどのように取り組まれていかれるのかということが一点であります。

カートレインにつきましては、これはフェリーの関係もごさいますので、なかなか難しいのかなという感じもしています。取り敢えず、いま行政のほうから説明があったとおり、いま現在こういうふうになっているので静かに見守るような形になっていきますが、僕は又地委員長につきましてはやはり交通体系の特別委員会を立ち上げた時点で、やはり当町として、最大事業になるのでこの辺も一回は中央要望に行ってみたらどうなのかなという気がしています。その辺、委員長のほうから行政のほうに話をしたら、「いまその必要もちょっとないのかな」という形になっているのですけれど、その辺についてやはりないのか、これからやはり行政も議会も一緒になって町民の声として中央要望を試みるのが一つの手かなと考えを持つのですが、その辺町長どうお考えですか。

又地委員長 町長。

大森町長 現在、J R 北海道窓口は坂本相談役になっておりますが、坂本相談役との協議の中では、現在 J R 北海道が国交省に対して、このトレイン・オン・トレインの事業化について要請をしていると。国交省の中では、ワーキンググループの中でいま協議をしている。そして、先ほど説明をさせていただいたとおり、開業から時期をずらした中でまだ検討は続くということをごさいますので、これは坂本相談役のほうから「J R 北海道と木古内町が足並みを揃えてぜひお願いしたい」ということで、単独で行くにしても、「じゃあ、どこに行って何を要望するんだ」ということになりますので、ここは J R 北海道との共同の行動ということを現在考えておりまして、いまずぐ単独で中央要望等ということは考えておりません。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 いま町長の答弁の中で、J R 北海道の社長が交代しましたよね。それで、J R 北海道への要望の中でどうしてもやはり坂本相談役が出てくるのですけれども、小池社長がお辞めなって新しい体制になると。この問題というのはすごく長くなっていくのですけれど、坂本相談役もいつまでやられるのかなという感じもします。その辺でこれから J R 北海道のほうの要望、そして先ほどそのあとに出ました国のほうにいて何を要望するんだということになるのですけれど、そこはいま一番大事なところなんです。昨年、議会でも行きましたよね。J R でもやはりトレイン・オン・トレインの車両について、20億のお金を使ってきたという話をしましたよね。「いま現在これ以上はない」と。「やはり国の助けが必要だ」と。「そのために木古内町さん何とかやはり木古内町さんも要望にしていきたい」という声を僕は聞いたんです。その辺も含めて、ただ単に J R 北海道と国に何を要望するのか。やはりいずれ必要なトレイン・オン・トレインの基地であるならば、やはりそれなりの地道な要請活動というのは必要だと私は考えるのですが。その辺、町長もう一度お願いします。

又地委員長 町長。

大森町長 2点でございまして、まず最初の J R の新体制変更後でございまして、現在

社長が交代したとはいうものの、実質坂本相談役が中心で動いているということは皆さんご承知のとおりかと思えます。そういった中で、先ほどJR北海道さんとの我々議会の皆さんお会いするという機会はいつでもつくれますので、ですから新しい体制の社長を含めた皆さんがたと懇談をする場は設けることはいつでも可能でございますので、それはこれから新体制のJR北海道さんとの我々とまた懇親を深めたいと思っております。

二つ目の先般、柿沼会長にいろいろ説明をしていただいた時のお話かと思いますが、「当町に対する要望してください」という発言は私は受け止めてなかったものですから、その辺の受け止めかたの違いがあるかもしれません。私の勘違いかもしれません。

ただ、坂本相談役が言われているのは、まだしっかりとした決定がない中で地域の知内町さんが新聞の記事になったように、今度木古内町が中央に行つて要請活動をしたと。決定してしていない中で地域で誘致合戦がはじまったと。「こういったことだけはぜひ避けていただきたい」と、この発言を重く受け止めているところでございます。

又地委員長 吉田委員、よろしいですか。

東出委員。

東出委員 私は、ちょっと考えかたを変えているんですよ。ということは、我々も2回ほど現地、トレイン・オン・トレインに関して実際に動かしてもらって、それを見学してきたのですけれど、国の新年度予算に向けて、いま3案ある中の1、2案は新幹線の海底をくぐる時のいろんな諸課題をクリアしながら新幹線を走らせるということは、1日だいたい1往復なのかなというふうにいままの段階でいきますと。ただ、その見てきたトレイン・オン・トレインがいま非常に難題を突き付けられているわけですよ、何点か。ということは、この3ページにも実際記載されておりますけれども、このちょうど真ん中あたりなんですけれども、「従来の新幹線列車に比べ、総編成重量は約4倍、積空差は10倍、重心高である」と。そんなことをいろんな問題点が上げられてきた。そして特に、私どもが心配しなくてはならない部分には、JR貨物が走ることによって線路の損傷が非常に多いということは以前から言われているわけですよ。それが今度、そういう一つの箱物の中に入った貨車を乗せるトレイン・オン・トレインが走ることによっての、先ほど言ったそういう重量が約4倍だとか。実際4倍なのかどうなのか我々も技術的なことはわからないのですけれども、そういう課題・難題が突き付けられているというのが現状じゃないのかなと私このように思うのです。

したがって、私も想像の域から出ないのですけれども、2ページの(1)、(2)、この辺に落ち着いてしまうのではないのかなという懸念を私自身、疑問を持っているわけなんです。したがって、このトレイン・オン・トレインについては現状からいけばそういう諸課題をクリアしない限りは、いろいろといまJR北海道では調査・研究をし、そして試作車もつくってやっているんですけど、はたしてこれが走れる現状になるのかなという私疑問を持ったんですよ。その辺で、あなたたちもこの資料をつくりながら、それからこのいろんな情報を収集した中でそのトレイン・オン・トレインの置かれている現状というのは、何か厳しくなってきたのではないのかなという気がするんですけれども、その辺の見解をもし持っていれば、我々もちょっと考えかたを変えていかなきゃならないのかなという思いもなきにしもあらずなんです、その辺い

かがでしょうか。

(「関連」と呼ぶ声あり)

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 いま同僚議員が質問した重量、この部分はいままでの説明の中では出てきていないという部分なんです。ですから、今回の青函の共用区間の走行の部分で、このワーキンググループが出した方針というか、だから施設の点検、再度この4倍の重量に耐えることができないというのかなという部分も、4倍という数字を使ってきたからにはどうなのだろうなど。その辺というのは、例えばワーキンググループの中でこの重量だとか諸々の言われている部分、そういう説明というのはなかったのかどうか。いままでもこの問題をずっと問題にしてきたのなら別なのですが、急に今回の部分で出てきた問題ですから、これはいつかの新聞の記事にも載っていたのですが、その辺はどういうワーキンググループの見解なのかももしそういう情報等がもしあれば確認したいなど。

又地委員長 その辺はわかりますか。町長。

大森町長 まず、ワーキンググループの情報というのは直接、ワーキンググループの中に見学に行っていることができていないものですから詳細はわかりません。出てきた結果だけが我々が入手できる内容でございます。

重量についてのお尋ねがございましたが、これまでも重いということは認識されておりましたので、実際にトレイン・オン・トレインになった場合には、「重量が重いので引っ張る車両と押す車両ということで、トンネル内を時速200kmで走らせましょう」ということは伺っておりました。将来、新幹線が時速360kmで走ると。それに対して貨物列車が時速200kmということで同じ新幹線ですれ違おうと。そのことによる高速化を図るということは伺っておりました。また、この重さにつきましては、従来の貨物を走らせている軌道が江差線をご覧になってもわかるように、バラスが敷いてあって枕木があってというところですが、ここでの重量の4倍という車両が走る場所は青函トンネル内でございますので、これは路盤がしっかりしておりますので路盤の心配はない。ただ、線路の摩耗というものは普通に走るよりは多くなるだろうと。将来の線路の寿命が多少短くなるだろうけれども、路盤には影響はないというふうに思っております。ワーキンググループの情報というのはそれよりないものですから、私からお話できるのは以上でございます。

又地委員長 ほかに。竹田委員。

竹田委員 いま町長から、例えばワーキンググループから出された資料、これしかない。けどいままでも、先ほど言いました重量の問題、全然そういう重量なんて言葉は出てきていなかったことが新たに出てきているわけだから、「この部分はどうなの」という、いま言ったように町長は「トンネル内の施設の構造からすれば心配ない」という、ということはそれを確認したということでもいいのですか。ただ、町長の思いだけでなくそういう心配がないとすれば、それなりの例えば重量に何も問題がないという解釈になるわけだから、ただその辺はもしそうであれば今回のワーキンググループから出されたこの共用区間のこの資料についても、「重量はどうなのだろう、積空差のこういう部分についてはどうなのだろう」と。よく状況がわからない部分があるの

ですが、そういう部分はやはり確認すべきだというふうに思うのですが、その辺はどうですか。

又地委員長 町長。

大森町長 従前から貨物列車の重さというのはあったわけですから、それに新幹線の側が加わったと。ですから、重さというのはそんなに極端に重くなったわけではないというふうに理解しています。

4ページ目の(3)にありますように、「ワーキンググループにおいては、必要に応じて、専門家からの意見を聴取して、安全性の確保に必要な知見を幅広く集約し、検討を継続する。」と、こういうふうになっていますから、この4倍が非常に付加価値が強くて、トンネル内の走行に向かないだとか、そう言ったことがこれから継続して検討をする中で出てくるかもしれませんが、現段階では私どもからこの「4倍だからどうだから」ということの尋ねるといふつもりはありません。なぜかという、貨物列車はいま走っているわけですから、それは多少重くなるというだけの話ですから、そんなことをいまの段階ではお話できるかと。

又地委員長 東出委員。

東出委員 それでいままで、このきょうはじめて出された資料を見て私自身も家で目を通していながら「待てよ」と。いままで、特別委員会を設置して8回をこうやってきているのですけれども、いままでですとトレイン・オン・トレインについては、できれば当町に基地をつくっていただきたい。そうすることによって、当町もいろんな意味で潤ってくるだろうというそういう基で、我々もこう動いてきたのですよね。実際、2回も札幌の苗穂工場に行って見てきたのですけれども、「じゃ、まてよ」と。この委員会の中で、いままでは誘致に向けていろいろと情報を収集してきたわけですよね。

がしかし、「いま4倍になるのか何倍になるのかこれは別ものです」と。町長が言うように、重くなるのはこれは当然ですよ、車体そのものの重量。したがって、けん引する気動車の部分、それから後ろから押す部分。そうやってやるのだから、相当な重さはあるのだろうなど。であれば、まして今度私達も第三セクターでこの鉄道を守っていかなきゃならないという時になると、そういう諸課題からも我々もこれから調査・研究をしていかなきゃならないだろうなど、誘致そのものだけではなくて。誘致プラス、そういう鉄道の何と言いますか、技術的な面についても我々も一緒になって勉強していかなきゃならないだろうと。そんな中でどうするかというふうにいかなきゃならないのかなと。ある意味では、当委員会としてももうちょっと幅を広げていかなきゃならないという部分があるのではないのかなというふうに私自身思っているのです。いままで誘致だけだった。「とにかくトレイン・オン・トレインを誘致しましょう、何とか木古内に基地を設けましょう」という議論をしてきたけれども、今度はそれプラス、じゃあどういふ技術的な面で我々素人なんですけれども、こういうふうな文面があれば、じゃあもう少しその辺についても勉強しなくてはならないのじゃないのかなという認識でいるのだけれども、その辺は行政のほうもそういう情報収集というのは私は必要でないのかなと思うのですけれども、その辺は町長のほうでいかなものでしょうか。

又地委員長 ちょっと待ってください。いま答弁をもらいますけれど、例えば重量が4

倍になるだとかいろいろ質問ができるけれども、例えば2ページ目に黄色くあれしてくれた。例えばお終いの「技術的実現可能性の検討を」とこうある。この辺は、いまいろいろ質問が出たけれども、重量が4倍云々等のこともこの中に入っているのではないのかなと、私はそう思うんですね。最終的には、J R北海道さんと我が町がどんな連携をとる中で、町長は「共同作業」と言ってましたけれども、その辺に一語に尽きるのではないのかなと。ただ、ワーキンググループで何を話されているかという部分の中身があまりわからないと、この辺ではないのかなと。ワーキンググループの専門のかたも中に入れてというような部分があるので、ある意味ではワーキンググループの情報を如何にどうやって集めるかというところが一番肝心で、且つどうのこうのと言ってもJ R北海道さんと我が町が一緒になってどんな運動をするのか。ただ、運動すると言っても現段階では「どこに行けばいいのか」と。我が町よりも、それはJ R北海道さんのほうが遥かにそういうのは検討していることだと思うんですけど。その辺のことも考えながら、もう少し議論してはいかがかなと思いますので。

暫時、休憩をいたします。

休憩 午前10時26分

再開 午前10時31分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

町長。

大森町長 先ほどの東出委員のお尋ねにお答えいたします。「これまでの会の流れ、または行政の動きの中で誘致が中心であったということで、これからさらに勉強を重ねる情報収集を得ることが必要だろう」というお尋ねでございましたが、現在も誘致に加えまして情報収集には努めております。ワーキンググループの内容につきましては、会が終わりますと道を通してすぐ情報がいただくようなことで進めておりますし、引き続き誘致活動と情報収集には努めていくと、この基本姿勢は貫いていきたいと思っております。

また、もう1点のこれに関連しますが、いま何が必要かというところのところが大事であります。このトレイン・オン・トレインが国の事業として採用してもらおうと。ここが1番重要になってまいりますので、これにはJ R北海道との協力が必要だと。ですから、単独プレイはしないで常にJ R北海道と一緒に行動をしていくということが必要だというふうに考えております。

又地委員長 問題は、最終的にはJ R北海道さんあるいはJ R貨物さんが、そのトレイン・オン・トレイン構想を、例えばいろいろ難題が出てきた中で、止めるという考えがない限り、うちはやっぱりJ R北海道さんとタッグを組みながら前に進んでいかないとだめだろうと。これが、どんな例えば技術的な実現可能性がいくら検討したけれどだめだということで、J Rさんが諦めるというのであればうちがいくら頑張ってもどうしようもないことだと。そこでまず一つ目、青森県側は減速するのはだめだというような部分で前から話を聞いていましたけれど、その辺青森県側のほうの何か情報を得ていますか。

町長。

大森町長 まず、青森県議会の議長をはじめとして、J R北海道に来て我々と同じような見学をしました。それまでの県議会は、総工事費の3分の1を地方が負担をすると。3分の1の内容は、青函トンネルの半分で青森県側と北海道の負担でありますので、青森県では6分の1を負担をするということになります。新幹線というのは、時速200 kmを超えるものが新幹線という定義でございますので、トンネルの中を140 kmで走らせてはこれは新幹線ではないと。「我々は新幹線に金を出すのであって特急列車に金を出すのではないんだ」ということで、青森県議会は途中から「負担を出しませんということに方向が変わってきました。そうした中でJ R北海道を訪ね、我々と同じような見学をしたら「これは素晴らしい、この実現にぜひ向けましょう」と。「我々も機会があればワーキンググループの先生方ですとかあるいは国土交通省に出向いて、J R北海道のトレイン・オン・トレインを応援します」ということにいま変わったということ、坂本相談役とそれから柿沼会長それから当時の小池社長3人がいらっしやるところで4人で話した時に、ちょうどきのう青森県議会の議長さん以下が来て、「こんな話がありましたよ」ということで伺ったことはあります。そのくらいです。

又地委員長 ということだそうです。それで今度、北海道議会のほうはどうなのか。新幹線総合交通体系対策特別委員会も道にあります。調べたところ、中尾室長のほうからいただいたのですけれども、委員長が戸田芳美さんというかたで公明党のかたなんですけれども、副委員長に函館出身の佐々木俊雄さん、あるいは笹田さん、富原さん、それから長尾さん、川尻さんと。こういう形で、道のほうの総合交通体系対策特別委員会の委員として5名が地元からいるのです。6月になると委員会の改選になるのだそうです。そうですね中尾室長。早い時期に、道議会のほうを訪ねてみたらどうかということもいろいろ思案していました。町長のほうから説明があったように、青森県側はそんな形で動いていると。あるいは、J R北海道さんに対してすごくいいお話をしてくれたと。実際に北海道はどうなんだろうということを考える中で、特別委員会の編成替えあると。これが6月のいつになるのかはわかりませんが、だから我が町としても道の特別委員会のほうに機会があれば、その辺は後から局長のほうからも話あるいは議長のほうからも話があると思うのですけれども、機会をつくってそして道議会のほうにもこの対策特別委員会の全員でなくてもいいから、我が町のほうから足を運んだらどうかというようなことも考えているところです。

あるいはワーキンググループ、国交省関係に関しては、吉田委員のほうからも過日地元からも代議士がいるという中で、国交省に押しかけたらというような話も出てましたけれども、その辺はいろいろ財政的な問題もある中で、それは後日でも時期をみて行政サイドに投げかけて、一緒に行けるかどうかと。そして行く先がはっきりすれば、これは行っても無駄ではないだろうと。ただ、いまのところ行き先がはっきりしていない中で、ただ行ってどこどこというようなこともどうなのかなという気もしています。道議会のほうに関しては、いろいろ行くことは私は大変意味があるだろうとそんなふうに思っておりますので。

暫時、休憩をいたします。

休憩 午前10時39分

再開 午前10時42分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午前10時42分

再開 午前10時43分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

道議会の対応については、いま話したとおり6月28日10時からということで、正・副委員長ほか渡島総合振興局選出議員ということで対応していただくということにしたいと思います。

私のほうからもう1点あるのですが、例えば国交省のほうから1日1往復の高速走行の実現という話のはっきり出てきたと。これは、たった1往復で北海道が当初計画していた経済が達成できるのだろうか、経済効果が。いま観光・観光ばかりで、はたして北海道で生産されたものがより多く本州のほうに行かないとあまり経済効果が出てこないだろうと。まして、いまTPPだとかいろいろ問題がある中で、北海道の一次産業の人方が力を入れて「よし、わかった」ということで生産をしても、輸送能力がグンと減ってしまったら経済効果があまり出てこないのではないのかなというふうなことも私は感じているのです。だからそういう部分に関しては、その新幹線が開通してその経済効果云々の部分は私達いまだこのこうのと言ってもわからないことなので、道議会の特別委員会に向かう時に、ある意味ではうちの町として「こういうことはどうなのですか、どうなのですか」というものを、やはり行くわけだから聞いてくる何かを持っていかないとだめだろうと。

竹田委員。

竹田委員 いま委員長が言われた30年以降に、高速走行1往復で経済効果が薄いというように言い方ですけど、140km走行は何本なのかわからないのですが、そのうちの1往復だけが高速200km以上のスピードで走るということだから、そのことが経済効果が薄いというのはちょっといかがかなという感じがします。

又地委員長 そういうことではないのです。例えばトレイン・オン・トレインで頻繁に本数がたった1本でなくして。竹田委員。

竹田委員 トレイン・オン・トレインまでいっていないでしょう。

又地委員長 わかりました。ダイヤの改正にしてもこれからのことなので、そういうことを総論的に考えた時にせつかく道議会に行っているいろいろ話を聞く中で、ただ「来ました」というわけには何も効果がないだろうと。だからうちの議会として、行く時には何かいろいろテーマをつくった中で行ったほうがいだろうと。それは、何をどうやって聞くかに関しては行政とこの委員会といろいろ知恵を絞りながら、6月ですので行く前にもう一度たぶん特別委員会を開かないとだめだろうと思っているのですが、そういう体制の中で行きましょうということですので、それは後日委員会の

招集があらうかと思っておりますので、その辺をわかっておいていただきたいと思います。ほかにございませんか。

東出委員。

東出委員 2ページで、黄色く塗りつぶした(1)、(2)ありますけれど、ここには(1)でいうと3行の中で、「時間帯区分案」で米印ついていますよね。1年後の29年春から1年後のダイヤ改正時、平成30年春に安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提として、1日1往復の高速走行の実現を目指す。1日1往復というのは、新幹線の例えば1日1往復何kmで走行するものなのか何なのかわからないのです。それから(2)です。(1)と並行して、「すれ違い時、減速システム等による共用走行案」、米印の2です。私自身、意味がわからないのです。ちょっと説明してもらえますか。

又地委員長 青函供用走行問題だから、1日1往復の高速走行というのはこれは貨物の走行ですよ、違うのですか。町長。

大森町長 後段のほうは別としまして、「1日1往復の高速走行の実現を目指す」というのは、あくまでも新幹線を意味しています。現在、東京から新青森まで時速320kmで走っているのは「はやぶさ」です。これは日本最速であり、また世界でも1位タイという時速の320kmです。これを函館の新駅まで1日1回通そうと。青函トンネルの設計は時速360kmにも耐えられるようにつくっているから、別に260kmに限定するものではない。ですから、320kmで新函館までくるというのは何も不思議なことではないです。

ですから、高速というのはいま副町長のデータと私のデータが合っていなかったですけれども、私の認識は現在走っている320kmで函館まで来るということを、1日1往復の高速走行の実現を目指すというふうに私は理解をしております。

又地委員長 東出委員。

東出委員 いま説明する側で、その辺どうなのですか。町長と副町長との見解がバラバラになっていて。それはそれでいいです。

又地委員長 町長。

大森町長 認識が違っていたのですが、青函トンネルの中は時速360kmに耐えられるようにつくっておりますので、どんな高速対応にも対応できるということでご理解いただきたいと思います。

又地委員長 東出委員。

東出委員 そうすると、ただこれはまだあれでしょう。当面はこの予定でいると。ただ、新幹線がこの1日1往復で、はっきりダイヤが改正されていないですけれども、そうするとちょっとずれて大変申し訳ないのですけれども、概ねこの北海道に渡る新幹線は何往復というのはだいたい把握しているのでしょうか。以前にもそういう議論があったので、まだダイヤの編成がされていないのですけれども、概ね何本というふうに承知しているのでしょうか。

又地委員長 町長。

大森町長 全くJR北海道からの情報はありませんし、ダイヤ改正に向けてどのような形になるかわからないものですから、情報としてはまだ掴んでおりません。できるだけ早い情報入手に努めてまいります。

又地委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

ないようですので、トレイン・オン・トレインとカートレインに係わる情報収集及び基地誘致に関することを終わっていいですか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

又地委員長 なければ、(1)、(2)については、終了いたします。

(3)並行在来線の取扱いに関する事

又地委員長 次3番。(3)並行在来線の取扱いに関する事についてを議題といたします。行政サイドから報告があれば受け承りたいと思います。

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長、福田でございます。よろしくお願いたします。

資料で添付させていただきました5ページでございます。道南地域第三セクター鉄道開業に向けたスケジュールということで、資料を添付させていただきました。現在の状況でございますが、3月の協議会における基本方針の決定、これを受けまして平成26年5月の第三セクター鉄道会社の設立に向けました現在、検討・準備を行っております。また、スケジュールといたしましては、平成27年の北海道新幹線開業と同時に第三セクター鉄道も開業するという運びになってございます。

現在の状況でございますが、3月の基本方針の決定を受けまして、幹事会において第三セクター鉄道会社の設立に向けた準備を開始したところでございます。内容につきましては、このスケジュールにもありますとおり、国等に対する支援要請の検討、また民間の出資要請の検討、あと経営計画等につきましても事務局において検討をしているという状況でございます。

次回、協議会につきましては8月を予定しておりまして、10月の協議会におきましては経営計画の策定を議題とすることとなっております。

以上でございます。

又地委員長 質問ございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、私のほうから。三セクになる前にいろいろJRさんのほうでは、線路の状況等がある意味では譲渡、三セクに入る前に完全なものにするということでした。その中身については、三セクのメンバーは知っているのですか。

例えば、「何々橋梁の何があれだからこうする」とか、あるいは「何km地点の路盤が悪いので路床交換とかいうそういうプログラムのようなものは知っているのですか。これは前の時にもありましたけれど、例えば早い話が三セクのメンバーが全然わからなくて勝手にJRさんのほうで直したとしても、直さない部分があって三セクになってからどうこう、これは遅い話になると思うのですけれど。だから、そういう直す部分の一覧表みたいなものがある、且つそれが工程的に、「ここ終わりました、ここ終わりました」と。そして、終わった部分の確認というのは、相互間であるべきだろうという話も前の委員会の時も出てました。そういうのはわかるのですか。

町長。

大森町長 この協議会におきまして、誰がＪＲ北海道と協議をして譲渡を受けるのか、あるいは売買をするのかということは北海道のこの担当のかたということだというふうに認識しておりました。北海道の担当のかたが鉄道についてのプロがいらっしゃるかどうかという、少なくともおられないという中では「その道のプロの意見を十分聞いた上でＪＲとの交渉に入ってほしい」とこういう意見を述べております。これはいま委員長がご心配されるとおり、相手はプロですから古いものでもわからないで我々は受けてしまうということが十分あるわけです。そうすると、将来にわたって予想以上の出費が出てくるという危険性もあります。これは渡島の首長で組織する渡島町村会が昨年熊本県に行きまして、肥薩おれんじ鉄道を勉強してまいりました。その際、社長から様々なことを伺った中に、ＪＲ九州から引き継いだその中身で「こんなに信号機がたくさんあったのか、いろんなものがわからないものがいっぱいあって、いまその補修に金がかかっている」と。「やっと観光列車として黒字になったきたけれど、維持補修費で10年経ってまだそれに金を投入している」と。「だから、ＪＲ北海道からこの五稜郭までの三セクを運営する場合には、最初が極めて大事だ」ということを聞いてまいりました。早速、北海道の担当局長、当時は宮川さんというかたですが担当局長に「こういう勉強をしてきました」と。「ぜひこれを我々も含めて道のご担当のかたに勉強をする機会がほしい」と。「こちら側から行くと金がかかるので呼んでください」と。これがここ数日に実現をするという運びになりましたので、道のかたも一緒に勉強をするという機会を設けていただくことになりました。

ただ私は、これは一つの勉強会だけであって、私がこの協議会で発言しているのはそういう専門のかたをしっかりと横において、勉強をしてＪＲと折衝をするということを望んでいるのですが、どうもまだ北海道の対応はそこまでいってないようですのでこれからの協議会に向けまして、また道の担当には交渉の仕方として最初から整備をしていただくこともあるでしょうけれども、あと残された期間が3年ですからこの中でできないこともあるだろうと。であれば、一つひとつに保証年限をつけてこの期間の間にトラブルがあったら、それは「ＪＲ北海道が補償します」とこういうようなことも必要になってくるだろうということを訴えていって、最終的にはまた協議会で発言をするということにしたいと思っております。

又地委員長 ほかに。竹田委員。

竹田委員 前回の7回の時も確認しました、我が町の駅の三セクのスケジュールはさきほど説明したような流れで行くと思うのですがけれども、我が町の前回の7回の際の説明では、列車のホームについては3番、4番という説明。ということは、階段を上がって階段を下りないと乗り降りできないという、「せっかくいまの特急が使用している1番、2番の1番ホームを利用できないか」ということについては、「できない」というそういう説明でしたけれど、それ以降の域が出ないのかどうなのか。ただ、本当に足の悪い身体障害者というか障害のあるかたについては、三セクを利用できないという現状。エレベーターがあるわけじゃなし、1番ホームであればホームの脇から乗り降りできるということになるわけです。そして、木古内駅は無人だということですから、なおさらそういうことが実現できないと。ただ、せっかく電化になっている線路ですから、譲り受ける列車についてはディーゼル車だというふうに確認していますけれども、これ

が電化・電車にならないのかなというかすかな希望ですけれど、音も静かだし、できればいまの電化のほうがいいのではないかと。それはちょっと無理なのかなという思いもありますけれど、その辺今後の幹事会というかいろんな協議の中で可能性があるのであれば函館までは電気が通っているわけですから、そこを使うというのも方法かなというふうに思いますので、その辺の情報ももし知り得てあればお聞かせ願いたいと思います。

又地委員長 町長。

大森町長 前回のこの会の中で同様の質問がございまして、最終的にはもう一度調べるといふことになっておりました。そのあと、坂本相談役とお会いしまして坂本さんは線路屋でございますので、「その道はわかるよ」と。木古内の事情を話しましたら、「1番のホームを使うのは技術的にいまの気動車でも可能だ」と。「ただ、貨物列車は通過をして行く」と、「この列車は終点だ」と、「ダイヤの組みかたですね」と。それから「ポイントだとか信号だとか新たに直すところとか設置するところも必要になるかもしれないですね」と。現状は見ていないけれども木古内の駅を見ていないけれども、「技術的には可能だ」というところまでは伺っております。「問題はそのダイヤの組み合わせというのは1番大きいね」ということでもございました。

ですからこれが、三セクの中で議論をしていかなければならないことだと思います。できるだけ木古内町が使いやすいようなことで進めるのかどうか、これはこれからの検討課題になると思います。

それから電化の列車でございますが、確かに電化の列車は素晴らしくて速い。ただ、それにはいまこの協議会で考えている従来の列車をそのまま引き継ぐということからちょっと逸脱しますので、これも議論があるところだと思います。最初から設備投資していいのかどうか。また、函館まで早く行くのであれば新幹線で行くわけですから、いまの列車でゆっくりと風光明媚を堪能しながら行くというのも一つの使いかたでございますので、それはこれからの課題ということでもいます結論は出せないかと思っております。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 町長からいまそういう答弁をいただきましたので、できればいろんなことを考慮する中で技術的にいろいろポイントだとかダイヤの関係等もいろんな問題もあると思いますけれど、できれば1番ホームが利用できればなというふうに思います。それと、電化についてもせっかくいま架線が敷かれているその施設を有効に使うという意味でも、もしこれから電化にすることによって当初考えていた部分が大きく変わるかどうかそれはちょっとわかりませんが、できればそのほうが快適な乗り物になるのではないかという気がしますから、その辺については今後の協議会の中で十分意見反映していただきたいと、こういうことで要望して終わります。

又地委員長 いま竹田委員のほうからありましたけれども、例えば古い列車を電化。経済的な部分でどうなのかと色々な調べてみる余地があると思いますので、その辺は担当課のほうで早く調べるものは調べると。あとポイントを取り替えるとか代えるとか、けっこう金のかかる話が出てくるのではないのかなというふうな気もしますので、その辺できるだけ早く専門屋でないとわからないのかもしれないですね。だけれ

ども電化なのかディーゼルなのかこれは簡単に電気の負担がいくらになるとか、あるいはいまはディーゼルだけれど燃料はいくらになるとかその辺は簡単に出てくるのではないのかなと思いますので、わかり次第、逐次もし委員会があった時に報告いただければとそんなふうに思いますのでよろしくお願いいたします。

10分間、暫時、休憩をいたします。

休憩 午前11時08分

再開 午前11時16分

(4)JR江差線(木古内－江差間)の廃止に関すること

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

(4) J R 江差線 (木古内 - 江差間) の廃止に関するについてを議題といたします。その後、江差線廃止に関して何かありましたらお知らせください。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 J R 江差線の廃止に関するということでございます、これまでの経緯についてご説明申し上げます。

本年、3月28日第5回対策協議会におきまして、J R 北海道から提示されました地元支援策を承諾し、覚書を締結したところでございます。これにつきましては、前回臨時町議会におきまして資料添付の上、行政報告もさせていただいたところでございます。

現在の状況でございますが、新聞・報道等にもございますとおり乗り合いバス利用者の利便性等を考慮した結果、協議会といたしまして代替バスの運行事業者を函館バス株式会社さんとの随意契約というようなことで検討をするということに至りました。5月16日、文書を函館バスに提出してございます。この文書提出に基づきまして、函館バスさんのほうから会社の概要、また代替バスの輸送計画このようなものを提出していただきまして、5月31日幹事会におきましてこの内容についてヒアリングを行うという運びになってございます。その後、幹事会で行ったヒアリングの結果に基づきまして、6月7日を予定しております協議会で決定すると、このような運びになるかと思っております。

また、鉄道設備の処理についてでございますが、これにつきましては先般 J R 北海道から説明がございました。鉄道設備の処理につきましては、各自治体との個別協議になると。また、設備についての撤去は基本的には J R が行いますが、町が受託できるものは町が受託して行ってもよろしいと。また、鉄道用地は有償譲渡ということでございまして、ただこの有償譲渡ということでございますが、土地評価額に相当する鉄道施設の撤去費でこの土地代金を相殺して対象の鉄道設備とともに町へ譲渡するというので、町の負担はなるべく出ないような形で譲渡したいというのが J R の考えでございます。また、撤去費用の算出これにかかる調査費につきましては、J R のほうで全て負担をするというような内容になってございます。

いまの状況は以上でございます。

又地委員長 J R 江差線の廃止に関するについて説明がございました。何かござ

いませんか。

竹田委員。

竹田委員 いま課長から函館バスに決定をしたと。前回も心配されるこちらから行けば峠越えのトンネルの手前、これらについてもいまのその導入しようとするコミュニティーバスで冬期間大丈夫だという受ける函館バスさんとのやりとりの中ではそういう確認を得ているのかどうなのか。

それと前回も確認しましたが、この運行期間の中で待合所は何か所かできるというふうな説明を聞いていますけれど、この間のトイレの設置の予定はないということなのですが、その辺は協議会の中でその後どういうふうになったのか、当初の計画通りトイレは設置しないということなのかどうなのかということも含めて確認したいと思います。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 一つ目がコミュニティーバスの件ということで冬期間の峠越え、これらについて函館バスさんのほうでどのような認識かというご質問だと思います。この件につきましては、この度提出していただきます代替バス輸送計画、これらのヒアリングの中で函館バスさんのほうにはしっかりと確認をしてまいりたいというふうに考えてございます。

また、次の質問で待合所のトイレの設置ということでございますが、これにつきましては事務局である上ノ国町こちらのほうにもお話して、待合所の設置自体が今後検討課題ということにもなっております。その中で、利用するかたの利便性これらに配慮した設置、また設置しないということの検討を、あくまで利用者のかたの利便性に配慮した中で検討を加えてまいりたいと、このように考えてございます。

以上でございます。

又地委員長 よろしいですか、ほかに。

平野委員。

平野委員 いまの課長の説明ですと、既存の駅あるいは線路を全て更地にするにしても残して何らかの利用をするにしても、全てJR側の負担になるような流れになるというふうに理解したのですけれども、その話しを受けて現在ある廃線になったあとのその駅であったり、線路であったりを町側としてはどのように使用していくのか、全部撤去してもらおうのかという考えはどの程度まで進んでいるのか、これからどうされるのかという現状を教えてもらえれば。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 JR設備の区分と申しますか、全て撤去ということではなく活用すべきものは活用し、また撤去すべきものは撤去すると。ここら辺の区分がどうなっているかというご質問だと思いますが、これにつきましても今後例えて申しますと、禅燈寺の前の境内を横切っている鉄路、このようなものは全国的にもまた珍しいところがございますが、今後JRが設備の撤去については全面的にJRが負担するというところでございますが、町としてのその振興策また利用策といたしまして、どこをどうするかという検討につきましても今後詳しく検討してまいりたいと。いまはまだこれらについての掘り下げた議論はJRから提示されたばかりですので、まだ進め

てございません。

以上でございます。

又地委員長 東出委員。

東出委員 先ほどいま説明があったのですけれど、あなたたち3町で協議する時に確認してもらいたいののですけれど、例えば冬期間のバスなののですが、四駆のバスなのか二駆なのか。なぜそれを言うかという、冬期間この大川からトンネルまでの区間は本当に難所です。ともう一つ付け加えれば、大川を過ぎると携帯電話が不感地帯です。もし万が一、何かあった時の連絡方法をきちんと取らないとだめだと思ふのです。例えば、バスさんは業務用無線を持っていても江差と届くのか届かないのか、知内営業所と届くか届かないのか、トラブルは必ずあります、絶対あの峠は。そこはきちっと確認してください、携帯の関係も。これ早くやらないと1番事故が多いので、その辺は十分申し入れていただきたいと思ふます。それと最後もう一つは、5月のいつになるかわかりませんが、来年廃線になるわけですが、当町としての何らかのアクションと言ったらいいのか、廃線に向けての何か考えをもっているのかどうか、ちょっとお聞かせいただきたいと思ふます。

以上です。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 冬期のバスの運行でご心配されたところだと思ふます。

これにつきましては、協議会を通じまして函館バスのほうに交通安全上の利用者の利便性の交通安全の確保といった観点からも、しっかり確認をしてまいりたいというふうに思ふます。

また、携帯電話が不通ということでその連絡方法につきましても、函館バスさんのほうにはどういった方策があるのか。また、我々が考えうる何か方策はあるのかこういったところで検討を加えてまいりたいというふうに考えてございます。

又地委員長 中尾室長。

中尾新幹線振興室長 後段の観光ないしイベントについてのご質問でございますが、江差線廃止が決定されて以来、多くのお客様が現在江差線をご利用されていると。加えて、町の皆様の関心も高まっているという状況にあるというように認識をしてございます。今後、廃線に向けて何らかの観光的な誘致活動ないし、町内のイベント的なことというのも当然考慮の対象になってくる話だと思ふますので、今後沿線の3つの町、そして当町の観光協会等と協議をしながら、しかるべき方策を考えていきたいというふうに考えてございます。

又地委員長 東出委員。

東出委員 後段の室長に聞きますけれど、それはいつ頃までのだいたいの時期を区切っていたらと思うのですが、検討するにあたってはやっぱり3町の間関係もあるだろうし、最終ここまではどうするかという結論を出したいという部分を持っていただきたいなと思ふのですが、いかがでしょうか。

又地委員長 中尾室長。

中尾新幹線振興室長 ただいま、JR江差線の対策協議会という組織がございます。

これは、木古内・上ノ国・江差の3町で廃線後の対応をどうするかということをや

ンに協議をしてきた組織でございますけれども、今後ただいま申し上げた課題も含めまして、3町で何をやっていくかというような協議がようやく始まったところでございます。おそらく、この辺と連携をしながらということになりますので、具体的な時期は申し上げられませんが、なるべく早期に今後の進めかた等々も含めて検討をしていきたいということを考えてございます。

又地委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、5月31日に幹事会が開かれてヒアリングがあるということなのですね。その後、6月7日にヒアリングの結果をもって協議会に臨むということなのだと思いますけれども、5月31日の幹事会でいろいろヒアリングしたことを6月7日に協議会に持って行って、ここで確定になるのですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 6月7日の協議会で5月31日のヒアリングで得た結論を出すという協議会で決定するというところでございます。

又地委員長 わかりました。そこで委員の皆さんにお諮りいたします。

いま、福田課長のほうから5月31日の幹事会でのヒアリングは即6月7日に決定という予定のようですけれども、5月31日に幹事会のヒアリング、この部分をどんな形で協議会に持って行くのかという部分は、大変大事なことだと思うのです。5月31日幹事会が終わったあと、この委員会を開かないとだめではないのかという気がするのですが、例えば6月7日に持って行って決定したものを報告してもらっただけでいいのかどうかということをお諮りしたいと思います。

暫時、休憩をいたします。

休憩 午前11時32分

再開 午前11時36分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

もう一つ、有償譲渡の話が出たのですよね。松前線廃止の時は町長、無償だったと思うのですよ。この辺どうなのでしょうね。ちなみに、当町の行政区間の中でのキロ数は何キロあるのですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 すみません、13.7kmでございます。

又地委員長 先ほど、JRさんが線路撤去だとか等々のことで金がかかるから、その部分は有償譲渡というふうに私は捉えたのです。極力、町の負担ができるだけ少ないようにということなのだけれども、これは有償譲渡だからおおよその金額というのはつかめないのですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 JRのこの有償譲渡というのは土地についてのみでございまして、JRの線路用地、駅、鉄道用地です。この価格につきましては、今後不動産鑑定等もした上で価格の評価をしたいということでございました。また、線路に関

する設備、レール・枕木・駅舎・信号・ケーブル、いろんなものがございます。これらの撤去については全てJRが行うと。土地の分は町が有償譲渡ということですので、JRの株式会社でございまして、無償での譲渡というのは難しいという判断の中で有償ということで説明を受けたわけでございますが、これにつきましてはJRの撤去する設備相当額と相殺をするということで、町としてはJRの例えば信号ですとかケーブルに係る撤去費、これが土地と同等の見合いの額の部分で、言ってみれば実際に町はお金を払うのではなくて、JR資産の撤去費をもって土地を交換するような形になるのですけれども、あとは町が「山の中だからケーブルは特に撤去する必要もないのでそのまま放置しましょうとか、埋めてしまいましょう」とかいろいろ処理の仕方があると思います。それが3町それぞれの山の中が多いところもあれば市街地が多いところもあればそれぞれですので、それが個別協議というようなことでの言葉の表現になっていると理解しているところなのですけれども。

又地委員長 平野委員。

平野委員 いまのご説明ですと、例えば町側の「この部分は欲しいよ」という部分に関しては有償でものもの残すのでその分相殺する。逆に、「いらないよ」という場所もあり得るということですよ。12kmのうち500mの部分だけ利活用したいのだと。それ以外は「いらないから買いませんよ」という話しにもなり得るといいますか。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 この用地につきましては、協議会におきましてJR資産の処分ということで全て3町がJRから受け入れるということで確認しております。要は、松前線の時も全て町で、有償・無償というのは私はいま確認していないのですけれども、今回につきましても3町でそれぞれ鉄道用地については全て引き受けるという内容でございます。

又地委員長 平野委員。

平野委員 であれば、いま言った13.7kmの区間を全て土地に関しては買うということですよ。金額的には概算でも出ないのですか。その話しをする前に、いくらぐらい町として負担が出るのかという話をやっぱり理解しておかなければ。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 残念ながらJRさんにつきましては、概算ということでの金額提示とかということとはされておりませんで、あくまで不動産鑑定の結果きっちりとした額で後ほど通知をしたいということでございます。また、鉄道資産のリストと申しますか、踏切が何か所あって橋梁が何か所あってというものにつきましては、JRさんのほうからはいただいた資料はございます。その撤去費につきましても今後積算の上、協議していくというようなことになってございます。

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 ちなみにわからない部分もあるのかもしれませんが、13点何がしの面積というのは把握されてますか。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 面積につきましても、これは測量を行ってきっちり測量結果に基づいた面積ということになっておりまして、JRさんも例えば市街地のほう

はほぼ法務局のほうに登記もされている土地もありますし、ただ山の中に入って行けば未登記の土地ですとかそういったものの処理も今後協議の対象になってまいります。そういったものもございますので、まずは測量というのが一つ作業して出てまいります。

又地委員長 町長。

大森町長 公式の場の議論ではないのですが、JRの腹づもりとして3町を分けて協議をするというのは、それぞれ江差町・上ノ国・木古内土地の価格というのは大幅に違う、路線の距離も違う。こういった中で、自治体への負担をまずさせないということを中心に考えているのです。ですから、いろいろなものを取り壊したり撤去するものは「払う」と。「だからそれでやってください」と。「土地は売るからその代わりに払ってくれ」というようなことがJRの腹としては自治体に対して金を請求しないで済むような方法、このようなことを考えているものですからこれは表面にはあまり出てこないものですから、ですからあまり自治体がいくら負担するかということは私自身は考えていないと。

又地委員長 有償譲渡ということのようですねけれども、いろいろ裏があるようです。

この問題に関しては、また時期をみて皆さんと議論をすればいいのではないのかなと。

12時まで15分なのですけれども、その他が終わるまで時間延長したいと思います、ご異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 それでは4番のJR江差線の廃止に関することに関してはこれで終了いたします。

3. その他

又地委員長 続いて大きい3のその他に入りたいと思います。

その他で何かございませんか。吉田委員。

吉田委員 時間も切羽詰まってきてますので、その他ということで又地委員長のほうに特別に許可をもらいまして、高規格道路の進捗についてお伺いしたいなと思っています。当初、新幹線が開業するまで高規格道路も開通してほしいという当町のスタンスだったのですが、国のいろいろな情勢そして政権も代わったことになりまして、東日本の大震災の関係もあって道路の整備というのはいま重要になってきています。

それで、こちらのほうからも松前から前田町長が出て、地元の代議士も替わって何とかこれから早くこの高規格道路を木古内に開通させる取り組みをするべきだなという感じなのです。予算のほうも、当初29億の暫定で立てていたのが40何億と。この間、商工会に伊達参議院議員が来て、予算的にもこれからのアベノミクスによってその部分がたぶん増えてくるであろうという予測の中でたっています。それもそうなのですが、皆さんご存じのとおり高速道路があちこちで劣化してその補修もかかってくると、それも大事なのですけれどもとにかく当町にとっては高規格道路を早く木古内町まで新幹線開業したあとすぐにでも来れるような取り組みを展開すべきだと私は考えるのです。これは又地委員長にも話しして、これが国交省なのかどうなのか要望活動

というのはこれから展開していかなければならないのですけれど、やはりこれをやっていかなければ高規格道路も早く来ないし、まして西部4町の観光、この7町も含めた観光を考えるとやはり高規格道路はここに持って来るべきだと。早めにその要請活動を活発にすべきだということなのです。その辺について行政がどう考えているのか、ぜひその辺の話を聞きたいと思うのですがよろしくをお願いします。

又地委員長 町長。

大森町長 吉田委員のお尋ねにありますように、高規格道路につきましては早期開業ということでこれまでも渡島総合開発期成会を中心に要請活動を続けてまいりました。

政権交代、かつての自民党時代には函館開発建設部長から、「新幹線と同時に開業します」という答えをいただいておりますが、民主党政権になりまして若干様子が変わりまして、「工事を着手して10年以内」という答えがいまの最新の答えであります。

それを逆算していきますと新幹線開業後、3年から4年後の開業というのが現状でございます。この中でお尋ねありましたように、予算もこれまでの倍の予算になるということなども含めて、函館開発建設部長が毎年おいでになるのですが、新年度予算の説明ということで私どものほうにお見えになるのが、6月17日に新年度の事業計画を説明すると。毎年お見えになるのですが、今年は6月の17日にお見えになる予定でございますので、その中で詳細にお尋ねできるかと思っております。

また、渡島総合開発期成会の中では、これまで木古内・知内間で一部調査をやっただけの松前半島道路について、改めて強く要望していくということを役員会で決定しております。これからの総会がありますが、役員会の中では「新たに松前半島道路を強く要請しましょう」ということで、これは何を意味するかということ「高規格道路、函館・江差自動車道を早くつくりましょう」と、「つくってすぐ松前町に行きましょう」ということでございます。

又地委員長 町長のほうから説明がありました。吉田委員、ございませんか。

ほかの委員ありませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 いま町長のほうから6月の17日、函館開発建設部の部長が新年度事業の計画をいろいろ説明に来るということのようであります。そこで皆さんにお諮りしたいのですが、6月17日、町長、行政とも相談なのですけれども、この特別委員会になるのかあるいは議長も同席していますので、議会として同席をさせていただくというわけにはいかないものでしょうか。

町長。

大森町長 開発建設部に照会をしてみなければわかりませんが、これまでは行政に対しての説明ということでおいでいただいているものですから、これは確認をさせていただきたいと思っております。議会が同席して可能かどうか、あるいはその後私どものほうから議会のほうにお伝えするという方法なのか、これまでどうりなのか、それはちょっと時間をいただければと思っております。

又地委員長 インターチェンジの辺りの橋脚といいますか、228と並行した中でも随分はっきり見えてきた。町民サイドからすれば「やあやあどうなんだろうな」という話が随分あるのです。そんな中で、議会も一緒になって聞くということは町民にも対し

でも説明する段階になれば、すごくいいのではないのかなと。ただ、質疑だとかどうのこうのということまでいくのかどうかというのは、委員の皆さんと相談しないとだめだろうとそんなふうには思っているのですけれども、できれば一緒に開発建設部の部長のお話をいろいろ聞けるというのはそんなにないわけですので、もしできれば同席をさせていただいてという形をとっていただければ大変ありがたいなと思うのですが、皆さんどうですか。

（「異議なし」と呼ぶ声あり）

又地委員長 町長。

大森町長 私どものほうから部長のほうに同席のお尋ねをいたします。もしそれが叶わない場合には、私どもと議会と一緒にすぐそばですから、開建に行って懇談会を開くとかこういったことも可能だと思いますので、どちらかの方法で皆さんがたと私どもとそして開建と一緒に懇談ができるような場はセットするように努力してまいります。

又地委員長 ほかにございませんか。

（「なし」と呼ぶ声あり）

又地委員長 ないようですので、第8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。

終了 午前11時54分

説明員：大森町長、大野副町長、福田まちづくり新幹線課長
中尾新幹線振興室長、吉田（宏）主査、中山主査

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