

会議録

平成25年10月10日(木) 場所 3階 第5研修室

会議名：第9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 午後2時26分～午後4時13分
事務局 山本、近藤

会議次第

1. 委員長挨拶

又地委員長 ただいまから第9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布のとおりでございます。

午後1時半から本会議、そして老健のいろいろな説明、そして交通体系特別委員会と皆さんお疲れのところと思いますけれども、時間も時間でございますのでさっそく調査事項に入りたいと思います。

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こと**

(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こと**

又地委員長 1番目、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こと。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こと。1番、2番を両方一緒に議題としたいと思います。1番、2番に関して、何か行政サイド担当課のほうで新たな情報等がありましたら報告をしていただければと思います。

中尾室長。

中尾新幹線振興室長 トレイン・オン・トレインに関してでございます。特段目立った新しい動きというのはないわけでございますけれども、最近の状況等につきましてご説明をさせていただきます。

平成25年3月29日に、国の技術検討ワーキンググループにおきまして、青函共用問題に関する当面の方針が示されまして、その内容につきましては既にご説明をさせていただいたところでございます。

お手元でございます資料はその抜粋でございますけれども、現在国におきましては3の(1)平成30年春に実現を目指すとしております、いわゆる時間帯区分案についての検討を優先して進めているところであり、下のほうの4の(4)の下線部のほうに示されております、各々の専門家・関係者により組織される実務技術の検討の場といっ

たものを現在非公開により、数回にわたって進めておられるものと伺っております。

この検討結果がいつ公の技術検討ワーキングの場で示されますのか、またこれとは別に私どもの関心ごとでございます、新幹線貨物専用列車導入案が今後こういった形に進んでいくのかにつきましては、先般国交省に確認をしたところでございますが、「まだ未定」という返答をいただいたところでございます。以上でございます。

又地委員長 ただいま中尾室長より、たいした進展はないものの2点について報告がありました。委員の皆さん何かございませんか。

吉田委員。

吉田委員 トレイン・オン・トレインについてもカートレインについても、我が町の将来を考えると大変重要な問題でございます。いまこういう時、J R北海道のいろんな事情がございまして、たぶんこの問題はいま停滞しているのかなという感じがしています。がしかし、我が町の将来のことを考えるとやっぱりこうしているわけにもいかないのですよね。それで先般、前田代議士に会うことがございまして、この辺ワーキンググループそして中央では国交省の中ではどういうふうな形の中で話し合われているのかという話しを聞いたのですよね。その中で、まだ政務官もいま決まったばかりでこれからまた進展していくのかなという感じがします。ただ、J R北海道の問題がやっぱり大きくて、なかなかその辺が上手くいかないというのが実情だという話しです。しかし、やっぱりJ R北海道に助け船を出すわけではないですけれども、我が町にとってはやっぱり大変な重要な問題なので、もし国交省なりに陳情をやはり進めていくべきだという陳情をすべきではないかと言ったところ、その時になったら、ことしは無理なのかもわかりませんが来年あたりになるともう少し見えてくるという話しがされました。政務次官につきましても、同じ会派の同じ派の人達が結構いるということで、いろいろ情報が入ってくるという話しをしていましたので、ここは委員長どうでしょう。来年あたり、やはり中央要望というのも必要ではないか。まして木古内ばかりではなくて、木古内ばかりをやっているもやっぱりちががあかない問題なので、今別も絡めて一緒に行動を起こしていくべきではないかと私は考えます。

その辺について、先ほどいまのところないと言うのですけれども、その辺のことが来年予算も絡んでくることですから、その辺について考え方というのがあったらお願いします。

又地委員長 町長。

大森町長 要望会につきましましては、先般もお話しをさせていただいているとおりで、「J R北海道とともに行動をしましょう」ということで進めさせていただくことにしておりますが、いまの時期または来年の時期、何を持って要望をするのか。全く決まっていない中で、私達が何を要望をしに行くのか。J R北海道が一番心配するのは、知内町さんがJ R北海道にみえている。木古内町がまた行動を起こすことによって、何も決まっていない中で誘致合戦をしていると。これが一番国土交通省に印象を悪くするというところがございますので、この要望会、時期を見て行うということは必要かと思いますが、その時には目的をしっかり持ってJ Rと共同で行うことが望ましいと考えております。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 目的はトレイン・オン・トレインの基地誘致ですよ、最終的なね。だからそれはもう皆さん一致していることなので。それがいつになるかというのは、正直言っていまわかりません。それは国の予算もありますし、ただ、それで何もやらない、何も行動を起こさなかったら交通体系のこの部分に対しては何もなくなってしまいますよね、正直な話し。その辺がちょっと私はいまの答弁からすると、「待てよ」と言われるのを待っているようなのですけれども、そうしたら別にここでトレイン・オン・トレイン、カートレインのことを議論することがなくなってしまうということになってしまいますよね。だからこれは長い目で見て、いま必要だからこの委員会があるので、だからやっぱりそれはできる限り地元要望みたいな形で、どういうことが中央でやっているのかというのもやっぱりワーキンググループ、その中身というのも私達も情報を知りたいし、実際にやっている人達の声も聞きたいというのが本音なので、正直な話し。その辺をやっぱり町長も一緒になって行っていただいでやるというのが一つの手ではないですか。

又地委員長 町長。

大森町長 要望活動というのは大事だということは認識しております。ただその時機を逸するとすると、早くてもだめ、遅くてもだめということをしかりと考えなければならぬ。そのためには、中央でいま何が行われているのか。これを情報収集をきっちり把握をしなければならぬ。それには当町だけではなく、道からの情報あるいはJR北海道からの情報、または当地域の代議士あるいは国交省、様々なところから情報収集をしかりとして、その上で適切な要請活動というのが必要になってくると思いますので、必ずしも「きょう要請して、あす物事が成り立つ」というものではありませんので、この会が必要ないということにはならないと私は思います。したがって、しかりとした情報収集の基で吉田委員がおっしゃるとおり、要望活動というのは今後の課題としてやっていくべきだというふうに思っております。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 いまの関連なのですけれども、自分も先ほど中尾室長から説明を受けたことしの3月29日付けでの交通分科会等の小委員会のまとめの部分を見れば、まだ時間帯区分が優先するという段階の中で、いま「トレイン・オン・トレインでぜひ」というふうに持って行っても、せめて国のワーキンググループの中での議論が上がった段階で私は、確かに吉田委員の言うように陳情等も必要だという部分は私も同じなのですが、ただやっぱり町長が言っている時機等を考えればもう少しこの部分のトレイン・オン・トレインの部分ワーキンググループに取り上げられて、いろんな時機的な段階の動きが出た段階で私はいいいのではないかなという気はするのですよね。その辺について、別に答弁はいらないのですけれども。そういう動きでいいのかなというふうに感じます。

又地委員長 吉田委員のあれを考えると、やっぱりワーキンググループの土俵の上に早くトレイン・オン・トレインの関係を乗せていただくためのというふうに解釈すると、必要性がちょっと早くなるかなという気がしないでもないのですよね。事業そのものが、例えばワーキンググループの中でいろいろ検討されて、そしてトレイン・オン・トレインの部分で事業計画等々が話しが出ると。これは当然、その時機を見

計らって駆け込まないとだめでしょうけれども、ワーキンググループの委員の方々がどんな方々なのかということ、国サイドの。その辺を整理する中で、ある意味では早めに土俵にこの部分を上げてほしいというような部分の私は要望というのはしてもいいのではとそんなふうにも私は思っているのです。ただ、先ほどもあったように、JRさんサイドのJR北海道さんの事故がずいぶんありすぎてといたしますか、そんな中で過日の新聞にも出ていましたけれども、旧経営陣の部分でちょっといまのJRの常務さんが話していたのが道新に載っていましたが。頼みどころとする旧経営陣が例えば排除されるような場面がもし出てくるとすれば、私達がいまいろいろ頼りにしていたといたしますか、方々がいなくなるという部分になれば、これは「やあやあ、困った問題になるな」という懸念もあろうかと思うのですよね。きょうも特別監査ですか、何か入っているようなのですけれども。当面は少し静観せざるを得ないのかもしれないけれども、静観する中で今回のJR北海道さんの事故に関してどんな裁きが出てくるのかと。見た中でどうするかということ、また再度知恵を絞る中で相談しないとだめだろうとそんなふうにも私は思っているのですけれども。

あとは吉田委員から出ていました向かい側、今別町さんもたぶん相手は今別町さんの行政区域だろうというふうに思われます。この部分に関しては焦ることなく、やはりお互いに青森県側との共同歩調を合わせるためにも何かのアクションを起こさないとだめだろうというふうにも思っています。いま急に今別町さんところに行って、たぶん青森県側もいろいろJR北海道さんの事故絡みの中で、いろいろ知っている部分もあろうかと思しますので、いま急に今別さんとどうのこうのというのではなくして、来年少し時期を見る中でお互いに歩調を合わせるためにはどうするかというものを担当課のほうに少し汗をかいてもらいながら、いろいろ検討をすればいいのではないのかなとそんなふうにも思っております。

(1)と(2)に関して、ほかにございませんか。

(「関連」と呼ぶ声あり)

又地委員長 平野委員。

平野委員 いまの委員長の部分と若干関連するのですけれども、数年前まではトレイン・オン・トレインがそういうものができ上がると。近隣町村の誘致合戦等で木古内も一時看板の設置だったりそういうので盛り上がっていた時代もありました。昨年来は議員一同で実際トレイン・オン・トレインの実験されているところも見に行っていてJRさんの話しから聞くと、まさに現実が迫っているのだなというような認識でございましたが、先ほどから言われているようにここ数年のJRの事故のお陰というわけではないのですけれども、何かトレイン・オン・トレインが非常に遠くなってしまったのかなと心配もするわけでございます。きょうの「朝ズバッ」の出演の町長の言葉のとおり、何とかJRさんに期待をするという言葉に尽きると思うのですけれども、そこでもちろんJR北海道が主になってトレイン・オン・トレインをいままでは進めて行った中で、我が町木古内町もJRと足並みを揃えてということで進んできたと思うのですけれども。JRさんが「いまちょっと待った」という状況の中で、我々は近隣町村あるいはオール北海道とプラスしていまの青森さんと力を合わせて、各自治体との連携の部分ですね。JR北海道さんはもちろんなのですけれども、オール北海道でトレ

イン・オン・トレインを何とか実現させたいという思いがいま現在、どこまで浸透しているのかという部分ですね。例えば、知内町さんとは何となく「うちの町だ、いやいやいや、こっちのほうが進んでいるよ」という形になっていると思うのですけれども、そういうことを進めていても実際の実現にはほど遠い現状の中、その辺は各町とも力を合わせて何とか1年でも早いトレイン・オン・トレインのまずは実現に向けてというところが最優先事項なのかなと考えるのですけれども。今後の近隣町村、オール北海道として誘致といたしますか、トレイン・オン・トレイン実現に向けてどのような流れでいま現状進んでいるのかあるいはこれから進んでいくのか、いま現在のわかる範囲で構いませんのでお教えいただきたいと思います。

又地委員長 町長。

大森町長 トレイン・オン・トレインに対する思いというのは、それぞれの自治体で相当温度差があるように感じています。当町ですとか知内町は、そこに基地を持ってこようという大きな前提があつてのトレイン・オン・トレインと。しかし、北海道ですとかこれから新駅ができる北斗市あるいは函館市さんについては、「トンネルの中を少しでも早く動かしてほしい」という中でのトレイン・オン・トレインという思いが強い。そしてまた、札幌延伸までの自治体については、「札幌が決まった時でいいでしょう」という思いもあるように感じます。したがいまして、その思いを極めて強くしているのは、これから開業を迎える北斗市の新駅までの自治体については、一日も早くという思いは共通であると思っております。ただ、そうは言いましても、それぞれの自治体は基地をとということではありませんので、現在行われている国交省のワーキンググループの流れなどを静観しているというところにとどまっているのだというふうに感じております。

又地委員長 平野委員。

平野委員 それぞれの自治体が、それぞれの自治体の立場で、トレイン・オン・トレインがプラスなのかそうでもないのかという温度差は確かにあると思います。ただ、北海道全体の経済効果を考えた時に、やはり我々も一北海道人としては一日でも早く実現へという思いは、お話しすると全北海道民は「そうだね」というふうになると思しますので、その部分の輪を広げるといいますか、認識を広げる運動を我が町木古内町からも発信できる部分はしてほしいなというように思しますので、町長のお力をどうぞその部分にも発揮していただきたいと要望までで終わります。

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、(1)、(2) に関しては終了いたします。

(3) 並行在来線の取扱いに関すること

又地委員長 次、(3) 並行在来線の取扱いに関することを議題といたします。

三セクに向けた協議会が、何度か開かれております。過日の総務・経済常任委員会の中でも、我が町あるいはこの特別委員会でも我が町として「三セクに向けてのいろいろ提案事項が、要望した事項等があるでしょう」ということで、いろいろ委員の間

から心配事がこの度のいろんな事故に絡めて、いろんな心配事がたくさん出ているようにも思われます。そんな中で、我が町には協議会にあるいはJ R北海道さんに要望した事項について少し精査をしたいということでもありますので、ご説明のほどよろしくお願いいたします。

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。よろしくお願いいたします。

平行在来線の取り扱いに関することでございます。

はじめに、資料の1ページをお開きください。この資料につきましては、8月23日に行われました第三セクター鉄道開業準備協議会において示されました、経営計画素案でございます。この資料について、ご説明申し上げます。こちらの資料は、素案策定の趣旨、これまでの経過について記載しておりまして、策定主体は道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会でございます。

次に、2ページをお開きください。経営計画素案の概要でございます。1 経営の基本的な事項でございますが、1 基本理念、2 経営主体、3 鉄道会社の設立、4 会社の名称及び所在地、5 経営区間、6 運行形態等について定めております。

2 経営区間に関する事項でございますが、1 経営区間の概要、2 将来旅客需要予測を記載しております。

3 施設・設備等に関する事項でございますが、1 基本的な考え方、2 主な施設・設備等を記載しておりますが、現行資産を最大限活用し、J R北海道から譲り受けることや初期投資の圧縮や可能な限り低価格で取得するよう努めることとしております。

次に、3ページをお開きください。4 運営に関する事項でございますが、1 旅客列車の運行計画では現行の江差線（五稜郭・木古内間）の普通列車の運転本数、列車ダイヤを基本とすることや新幹線等々の乗り継ぎなどを考慮しながら検討すること。

五稜郭駅で乗り換えが生じないよう、J R函館駅まで乗り入れができるようJ R北海道と協議を進めることとしております。

2 運営体制では、駅の管理や乗車券の販売体制について、また車両の保守管理について記載してございます。

3 組織要員計画では、簡素で効率的・機能的な組織体制を検討するとともに、鉄道運行の安全性を第一に考え、必要な要員を確保する。

当初は、専門的技術や経験を有するJ R北海道社員の出向等について要請し、順次、職員のプロパー化を進めるとともに、研修の受け入れ等に必要な協力を要請することとしております。

また、米印にありますとおり、現在、鉄道運行の安全性や安定性を確保するため必要な要員数についてJ R北海道と協議中であり、先行県などを参考にした現行試算の要員数55人から大幅な増員が見込まれるということでございます。

5 経営スキームに関する事項でございます。1 基本的な考え方、2 出資金、3 初期投資に係る資金手当、4 運行経費に係る資金手当について記載してございます。

次に、4ページをお開きください。6 収支に関する事項でございますが、1 収入見込みでは、見込まれる運賃収入、線路使用料等を精査し算定することとしております。

2 支出見込みでは、必要な費用の精査やJR北海道から出向する職員の人件費について、JR北海道から一定の支援を受けることを想定することとしております。

3 収支予測では、開業後10年間累計の収支予測を行うこととしております。

7 利用促進に関する事項でございますが、沿線地域主体の利用促進のための協議会を設置し、利用促進策について幅広く検討を行うことや、会社名の公募、サポーター制度の導入や各駅舎の活用、清掃・管理またネーミングライツ（命名権）でございますが、の導入について検討することとしており、地域住民の参加や企業との連携した取り組みを図ることとしております。

8 経営改善に関する事項でございます。開業後、現協議会を改組し、新たに経営検討のための会議を設け、経営状況に応じ収支改善の方策を協議・検討することとしております。

9 今後のスケジュールでございますが、本年10月、今月でございますが、経営計画案の協議・決定、平成26年5月鉄道会社設立、平成26年度中には鉄道事業許可申請、平成27年度末に第三セクター鉄道開業という予定になっております。

次に、5ページをお開きください。第三セクター鉄道開業に向けたスケジュールでございますが、先ほどご説明いたしましたとおり、今月協議会において経営計画の策定を予定しておりましたが、JR北海道との協議事項が多々ある中、現在協議が進められない状況であることから少し遅れる可能性がございます。ただし、来年5月の会社設立、平成27年度末の開業には影響がないように作業を進めて行く予定でございます。

6ページにつきましては、新聞記事を資料として添付してございます。

次に、追加でお配りいたしました資料について、ご説明申し上げます。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への木古内町からの提案事項という資料でございます。これは、現在木古内町として協議会へ提案している事項を記載してございます。木古内町が協議会へ提案している事項、1 JR北海道から譲り受ける施設・設備等については、安全性の確保、維持補修費抑制の観点から、譲渡前に第三者による資産状況の査定を行い、必要な整備を行った後、取得すること。

2 JR北海道から譲り受ける施設・設備等については、JR北海道による5年間から10年間の保証期間を設定すること。この二点について、提案してございます。

次に、協議会がJR北海道へ要望した事項でございますが、これは8月9日に行われまして、9月定例町議会において行政報告もさせていただきました。6項目の要望をしてございます。1 鉄道資産の譲渡にあたり必要な整備・修繕を行い、不要な資産は撤去の上、可能な限り低価格としていただきたい。2 施設・設備の共用等に係る使用料の減免をお願いしたい。3 職員の出向、人件費支援をお願いしたい。4 函館駅までの乗り入れをお願いしたい。5 平行在来線とJR函館線との乗り継ぎ運賃の割引き制度を導入していただきたい。6 寝台特急列車の運行存続をお願いしたい。

以上、6項目でございますが、これに対するJR北海道からの回答は、1から5につきましては積極的な支援をする。6については存廃についての名言はございませんでした。

以上で、説明を終わらせていただきます。

又地委員長 福田課長よりいろいろ説明がございました。

質疑を受けます。

吉田委員。

吉田委員 いまの説明の中で、その先に委員長のほうからもちょっといろいろJR北海道の実情の中で問題点が出てきて、ハテナという部分が委員の中でも、町の中でもあるのですよね。それで第三セクターの決まる時に、私も町長に質問したことがあります。「せっかく電化になっているのだから電車を走らせたらいいのではないですか」という質問をしたのですよね。その時は、「気動車でこれが決まりました」ということでスパッとそこで言われたのですけれども、いまの気動車を見ると、いまJR北海道の事故の件でかなりやっぱり整備ができないというのが現実なのですよ。そして、部品の供給もままならない。新聞等によると、ほとんど溶接で何とか直すという感じの中でやりくりをしているというのが明るみに出てきた。はたしていまこうやって整備・修繕をきちんとしていただきたい、そして保証していただきたいというのはわかるのですけれども、後々を考えたら大変なことになるのは目に見えていますよね、これは。だからその辺がすごい心配な点があるのです。だからせっかく電化になっているのであれば電化の車両を譲り受けるというのも、いま一度もう一度考えていく必要があるのかなと。そして、先般北斗市のかなで〜で議員の研修会がございました。その時に、日本銀行の函館支店長の中川さんが「特化した列車を走らせるべきだ」という案がありました。要するに、海岸沿いに椅子を全部並べて、そして通勤は通勤の列車とかそういう考え方、そしてマニア向け、そういう列車は高くても乗る人は乗るんだという考え方も一時提案されたのですよね。その辺は、この三セクの準備協議会にどう乗って行くのかというのが、これから開業してからの話しになるのかもわからないのですけれども、そういうのもある程度心において、やっぱり木古内でいかに新幹線で停めてそこから乗って行ってもらおうかというのが一番大事なことになるので、その辺もやっぱり考えていただきたいなど。その辺は余談ですけれども、とにかく電車にするというのは不可能なのか。このまま気動車をやっぱり使わざるを得ないのか。その辺の見解をお願いします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 一つ目は、電車の使用について再考できないかということでございます。これにつきましては、事務局・協議会の中でも議論は以前してございまして、電車については三セク経営の観点から費用も高いと、それからメンテナンスもかかる。また、貨物とのダイヤ調整こういった問題も出てまいります。そういう中で三セク鉄道については、当初から赤字がご存じのように見込まれる中で、極力初期投資はしないという中でディーゼルを使用するということに決定されたという経緯でございまして、今後三セク鉄道開業後はきちんと必要なメンテナンスをしっかりと行って、安全運行に努めて行くのが三セク鉄道としてすべきことかというふうに考えてございます。

また、特化した電車ということでございますが、これは観光列車等の運行というのは当町としても一つのアイディアとして申してきたところでもございます。先ほどご説明いたしましたとおり、開業後は新たに経営検討のための会議を設け、この三セク会社の経営について協議をして行くことになってございますので、そういう中で積極的に発言してまいりたいというふうに思っております。

（「関連」と呼ぶ声あり）

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 電化の部分については、前の協議会の中でも自分も提案もしました。ただやっぱり、貨物等の共用部分で、そうしたら例えば時間帯なのかどうなのか。確かに前に言ったのは、ディーゼルと電化にした場合とどれだけそうしたら例えば維持管理で差があるんだという部分を示してほしいと言ったけれども一向に出てこない。特に、木古内・五稜郭間からすれば、こっちが起点なのか終点なのかは、これ以上向こうに行かないわけですから、終点。そうすれば、いまの現状の中でも線路ポイント切り替えればいくらでも入れるわけだし、貨物等も。一番なぜ電化と言っているかということは、木古内は高齢化率が高いということからすればいまの現状、いまのディーゼルの乗ったことがなければわからないけれども、階段を上がってまた階段で降りなければ列車に乗れないという状況。1番ホームから乗り降りすれば、例えば階段を上がらなくても切符を自動の改札というか、切符売りをつくれれば下で切符を買ってそこで乗れるという乗り降り。そうすれば高齢者にも優しい、例えば三セクだということを強調できるだろうと。だからあとは、電化で共用する部分、北斗市。あとは札幌、泉沢、釜谷は単線だからどっちにしても同じことを言えるわけだから。だからどこにネックというか、採算性のことを考慮してといたらディーゼルだったら年間どのくらいかかる。ディーゼル車両を何両導入するのかわからないけれども、「10両で計算すればこうだ、電化にしたらどうだ」。だから前に言ったのは、例えば東京周辺で走っている江ノ電の中古を買ってきて走らせたらどうだというのが一つの例えなのですけれども、そういうことで試算のきちんと数字を出してみないでただ、「電化は高い高い、貨物との共用があるから無理だ無理だ」の一点張りで、今日にディーゼル車両に決定した。

先ほど同僚委員も言っているように、ディーゼルに例えばいろんなトラブルがあるというのもみんなディーゼルですよ、いまJRの事故車両は。電車で火を噴いたというのはあまり聞いたことがない。そういうことからすれば、本当に真剣に三セクの協議会が立ち上がるまでにいろんな幹事会の中で、電化の部分はどこにどうすることによって無理があるんだという部分、数字も含めて提示をしてもらわないとなかなか理解できない。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 竹田委員のご意見でございますが、いま事務局等をとおしましてJR北海道のほうに積算していただくこととなりますが、きっちりとした費用の対比、こういったものも含めまして、また、いまのこの状況を踏まえた電化というものがまた改めて再考できるものかどうか。これにつきましては、提案はすることはできますので、そういった形で。もし、費用的な部分でご説明できる資料がそろいましたら、その時点で改めてご説明を申し上げたいと思います。

又地委員長 東出委員。

東出委員 違うでしょう。その議論があった時にあなた達のほうから、だってこれは木古内の思いだけではないでしょう。北斗市、函館、その中で、「もう電化ではないよ」と、「ディーゼル車ですよ」と。そうしたらディーゼル車を購入するということろまであなた達は我々に説明していたではないですか。そんないま委員に言われたからと言

って、「再考します」だなんてそんな簡単なものではないと思いますよ。ということは我が町だけではないから。2市1町のあなた達協議会でしょう。その中できょうの委員会やったからといって、じゃあ「木古内町さんこうやって言っているのですよ」とあなた行って言えますか。その前段にその議論をした時に、普通1車買えば1億するのだけれども、中古を譲り受けてもらうことによって、1車1,000万円で済むんだというところまであなた達きちんと説明しています。だから私の認識とすれば、これはもうディーゼルだろうと。私はそう断言しているのですよ、どうなのですか。その辺きちんと。町長もいるし、その辺はっきりしてください。

又地委員長 いまこっちのほうの委員のほうからはいろいろ出たけど、それはいま三セクのほうに課長が答弁したことを持って行けるのですか。行って、例えばうちの議会とすれば、「こういう話しが出ました」と。「出ました」だけに終わってしまうのではないですか。その辺はどうなのですか。まだコンクリート化していないで、入って行ける余地があるのかどうかという問題がありますよ。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 大変申し訳ございません。先ほどの私の答弁につきましては、これは協議会で決定されたことでございますので、ただ私どもは幹事会等出ております。そういう中で、いまこの状況で話題として提供すると。それが、そのまま電化にというふうにはなかなか決定事項ですのでそういうふうにはならないと思いますけれども。ただ、幹事会の中で話題を提供するというようなことは可能かと思ってお答え申し上げたところです。大変申し訳ありません。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 課長、電化の話題はいま出したのではないのだよ。この幹事会やる前ですよ、提示しているのは。それ検討してくれと求めているわけだから。なぜその幹事会なりに協議会の中で議論をしなかったのですか。議論した結果、「こうなった」というならそれはそれでわかる。せっかくそういう提示をして、ただ電化だけということは事故の関係もあるし、木古内の実態を考えれば電化で1番ホームからの乗り入れが一番ベターだと。高齢者にも優しいそういう乗り物だということを訴えているでしょう、前に。きょう出した話しではないのだよ、これは。だからそれを幹事会なり協議会の中で、木古内の意見としてどう反映したのですか。その辺きちんと説明してください。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 前回、5月に交通体系のこの委員会を開催されていると思います。その中でもいまのお話しは出されまして、幹事会等では一度この電化ということでの話しをして、それで例えば費用的にという話しもしました。ただ、なかなか積算については、諸元・スペック等が決まらなければなかなかできないという中で、いままだ手元には届いてはいないというのが現実です。ただ、前回電化という話しをいただいて幹事会の中で提案といいますか、話題提供はさせていただきましたが、既に協議会でもう決定している事項だということと、また費用的にこの費用というものの比較がまだできていないわけでございますが、費用的に無理だというようなところでございましたので、先ほどの再度提案というのはいまこの状況を踏まえてということで私そういうふうに申し上げたわけなのですが、なかなか難しいところかなと

いうふうには思っております。

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 いろんな意見が各委員からちょっと出されていますけれども、確かに各委員さんのおっしゃっていることは最も重要なことでもありますし、行政も言ったことに関してはそれなりのやっぱり責任を持った形で答弁を願いたいという気持ちがあります。私が思うに、いろんな状況は特に安全の部分でちょっと話しをさせていただきたいのですけれども。今回のJR北海道に関しては、マスコミやいろいろな報道機関の環境の中で、いわゆる構造的な欠陥が非常に大きいと。特に、その中で個人的に感じているところは、やはり人員が少ないということですよ。いろんな保線の部分でもいろんな管理の部分でも人員がやっぱり少ないという部分が非常に大きな一つの要因になっている部分があると思います。そういう中で、いままでもいろんな協議会の中で、ここに資料もあるように協議会に要望した事項ということでこの中でラップしますけれども、3の職員の出向、人件費支援をお願いしたいという項目があるのですけれども、この範囲がどれほどの範囲なのか。しかしながら、今回、安全に対する認識、あるいは方向、それが行政として参考になる形で、そういう部分を参考にして今後の取り組み、協議会の中で「まず安全を確保するんだ」と、そういう思いをやっぱり全面に出していただいて、この先はどんな状況で協議会をされているのかはわかりませんが、まず一委員としてその辺を強調して今後の協議会に向かってもらいたいとそんなふう感じております。一応要望で。

又地委員長 東出委員。

東出委員 新井田委員と重複するところがあるのですけれども、いままで協議会のスケジュールを見て、ずっとこれから10月、来年の5月、26年度、27年度とあるのだけれども、私はJR北海道も今回監査が入って、またきょうから12日まで特別監査が入っていますよね。きょうまた逸脱したのが報道されていたのだけれども、きょうの委員会の中でこういう話しはどうなのかはわかりませんが、ここでちょっとやっぱりJR北海道もいまいろいろと監査されて、そしていろいろと指摘をされて、そしてこれから改善策を国交省に出して行く中で、いま我々委員会をやっているわけなのですよね。ですから、私はすごく流動的な部分があるのだろうなど。ということは、国交省からどういう指示・改善命令が出されるのはいつになるのかはわかりませんが、やっぱりそれに乗って第三セクターの運営の部分も私は考えていかなければならないだろうと。だから、私もいろいろと心配はあるのだけれども、この委員会の中できょうどこまで議論できるのかなと、私実際心配なのです。そしてここに望んだのですよ。乗客の安全・安心を考えるのはみんな同じなのだけれども、きょう委員長、ここで議論を進めて行っていいのか。ただ、協議会の事務局もそこから何らかの部分で指示があるのかどうなのか。その辺も含めてちょっと、いまのこのJRの体制からいってこの議論が馴染んでいくのかなという気がするのですけれども。この辺町長どうでしょうね、町長に振ってしまったのだけれども。

又地委員長 というのは、東出委員のいまの質問にプラス、今回竹田委員からも出ていたように、例えばディーゼル車の事故が多いということですよ、ディーゼル車。そうすると、ディーゼル車の事故が多いということを受けて、協議会ではそのことを

「おい、ディーゼル車なら」ということで言えるのかどうか。言ってその変更させる可能性があるのかどうかというのがいま一番いいところだと思うのだよね。いまいろいろ事故があるけれども、ほとんどディーゼル車だと。今回、三セクであるのはディーゼル車だということに懸念を置いているし、電化になれば1番ホームから乗れると、なおさら都合が良いということなのだけれども。その辺は、町長どうなのでしょうね。

町長。

大森町長 こちらにも示しておりますように、協議会には幹事会というものがありまして、幹事会で細部にわたって方向性を出すと。それを協議会で決定するといういまの流れになっております。協議会は、これまでずっと幹事会を続けてきていますので、この10月を一つの決定する協議会ということで決めておりましたが、それがいま延びております。延びているというのは、様々な協議をJR北海道としなければならぬと。しかし、それがいまできないから延びていると。その中で、幹事会はちょっと日程を押さえておりませんが幹事会はこれから何回か開く中で、議論の頭出しというのですか、議論をするということには、これはできるかと思えます。決定はしているけれども、それは幹事会で協議をして我々が決定していますが、議論するのは十分できると思えます。これまで決定した時には、これほどまでに頻繁に事故等が起きてなかったという背景もあるわけです。状況が少し変化してきてますので、これは福田課長が幹事会に代表して出ていますので、これは幹事会のほうにある程度任せて議論をできるのであればすることになるかと思えます。私達のほうでは幹事会を踏まえた上で出されたものをどうするかということになります。そのほかでも3町の首長が会うという機会もありますので、これは3町が会わなくても函館市長あるいは北斗市長と会った時に「どう」ということは私サイドではできると思えます。それは協議会ではないので決定ではないですが、「どう思う」と。「このまま幹事会でいま出してきたものをこのとおりに進めますか」ということはできるかと思えます。ただ、それには全く資料がなく、報道機関からの情報だけの話し合いになるかと思えますから、そこで決定をするというような運びにはならないと思えますが、今日の状況を考えると様々な議論をこれからする必要はあるだろうというふうに考えております。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午後3時21分

再開 午後3時22分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

竹田委員。

竹田委員 幹事会を含めて、木古内町の総合交通体系のこの委員会の中で、前回そういう例えば提案をしているわけだから、単に幹事会で集まって電化の部分を話題提供したなんてそういう話しではないと思うのです。話題提供、世間話しですよ。そうではなくて、この交通体系特別委員会でそういうのが出た問題を例えば行政・木古内町として、「どうしましょう」と。本当に電化が必要なのか、ディーゼルでいいのか。確かにコストのことを考えれば、ディーゼルのほうが安いと。ただ数字を比較するもの

がないからどっちがどうだってわからないけれども。維持管理のことを考えたら「どうなのだろう」とかいろんな面から考えて、「やっぱり木古内町ではこれ以上の財政負担になるからディーゼルにしました」と、それならいいのですよ。それと、木古内町としてやっぱり利用者のことを考えれば「電化だね」と言ったら、幹事会の中で木古内町とすれば、「やっぱり電車でなければだめだ」という部分を議論して、ただ相手は市が函館市・北斗市、木古内町が対抗しても叶わないかもわからない。だけどやっぱりそこにぶつかるくらいの、だからその前に木古内・我が町として、電車について「どうだろう」と行政内部の議論はなかったのではないかと。我々はそういう提案をしているわけだから、電化のほうがいいのではないかと。やっぱりそういう手順を踏んで、単なる幹事会で電化について話題提供したその程度だったらどうなのでしょうね。我が町として、やっぱりディーゼル、電車そういう選択をして幹事会にぶつかり、幹事会の議論が決着つかなかったら協議会のトップとやっぱり議論をしてもらうとか、そういう段階を経てやっぱり「これこれこうだから、当初の予定のディーゼルになりました」と言うなら、「それじゃ、やむを得ないね」ということになるのだけれども。せっかく特別委員会の中で議論をしてそういう提案をしているのに、幹事会に持って行く段階までにどういう議論をして幹事会で話題提供というのはよくない。きちんと木古内町として、「これこれしかじかだから、電車でなくディーゼルに選択しました」なら、それならそれでいいのだけれども。ただやっぱり、幹事会の中で世間話しというのはよくないし、その辺は再度先ほど町長の答弁にもあったように、まだいまのディーゼル車の事故等々を踏まえれば電化のテーブルに乗せる場が出てくるだろうという可能性も示唆していますから、そういう部分で本当に真剣にそのことを取り組んでいただきたいというふうに思います。特に答弁は入りません。

又地委員長 暫時、休憩をいたします。

休憩 午後3時26分

再開 午後3時42分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

竹田委員。

竹田委員 先ほどいろんな議論をしましたがけれども、やっぱりディーゼル車については、今日的なJRの事故等を考えれば電化を追求して行くべきだろうとそういうふうに思います。それと、木古内町は福祉都市木古内を掲げている町として、高齢者に優しい乗り降りにするべきだということからすれば、1番ホームの活用についても十分JRあるいは設備投資等の関連もあろうかと思えますけれども、その辺も含めて十分今後の幹事会・協議会の中で検討をしていただきたいということを訴えて終わります。

又地委員長 ほかにございせんか。

(「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。

木古内町が協議会で提案している事項の中で一番目なのですね。譲り受ける施設・設備等については、安全性の確保、維持補修費抑制の観点から、譲渡前に第三者によ

る資産状況の査定を行い、必要な整備を行ったあと取得することとあるのですけれども、もっともなことです。もっともなことだと思っております。ただ、JRさんがいまいろいろなあちこちで何かやっている、道床交換とかをやっている。この37km区間の中でもやっているように見えます。ただ、その工程的なものは把握していますか。というのは、例えば泉沢から釜谷に行くと、やっぱり国道が近いからすぐわかるのですよ。「やっているな」と。だけれども、橋梁だとかトンネルの部分では全くわからない。私はやっぱりある程度、JRさんが安全性の確保等を行ったあと、行ったというその事実確認等をどうやって把握するのかと。それは、「譲渡前に第三者による資産状況の査定」とこうあるのだけれども。JRさんが37.何キロ区間をやったという工程的なものをどうやって掴むのだろうと。そういうのは、必ず協議会だとか幹事会の中で話ししてま

すか。

町長。

大森町長 協議会でも、担当課長福田にこの件については、協議会のほうで十分揉むようにという指示は出しております。協議会のほうではそのような指示を出しているのですが、これは幹事会において私がずいぶん早い時期からこの件については提言しておりました。しかし、北海道・函館市・北斗市はあまりこれに関心を持っておりません。私は地域住民の皆さんが、貨物列車が走る時に当初よりもずいぶんうるさくなったという声と、実際に自分が住んでいて路盤整備が全く行われていないという現実を見る中でこの提言をしたのですが、ですからこれまでは皆さん興味を持ってくれないものから、実際にいつこの部分を維持・点検・補修をしているかということについては把握はしていないと思います。この事故が起きて、前回の協議会から2か月くらい経ちますが、ずいぶん皆さんの考え方も変わってきているのではないかと推測します。したがって、これについてはもっと強く発言をしていきますし、いま委員長がお話しされたように、この国鉄からJR北海道に変わって、この線がどのような形で維持・補修・点検されてきているというのか、これもしっかり把握しなければいけないと思います。それは、「JRに任せるな」と私はいつも発言しています。同じJRのかたがいま道に出向していますが、「出向者にやらせてもだめだと、目を変えてやらなければ同じことになってしまうよ」ということを強く言っていますので、皆さん方とおそらく考え方は一緒だと思いますので、変な形で受けるということはやめたいと思います。これもなかなか理解してくれなかったのが、JRから譲り受ける時には5年から10年の保証期間はつけるべきだと。これはあとから改めて提案したところでございます。そしてまた、北海道を中心に3自治体とJR北海道に要請活動をして、それが先ほど福田のほうから説明があったかと思いますが、この時に各自治体にそれぞれ発言を求められましたので、私は協議会の中で言ってもなかなか「うん」と言ってくれないので、敢えてこの2番のところのJR北海道さんと、5年から10年の保証期間をつけて譲渡をしてほしいということ、木古内町長という立場でJR北海道のほうに要請をしたところでございます。

又地委員長 「譲渡前に第三者による資産状況の査定」とあるのですけれども、第三者機関の設立みたいなものはどう考えているのでしょうか。

町長。

大森町長 私は、改めての委員会ということまでは必要ないと思うのですが、現在の協議会、そしてまた幹事会は北海道の相当な人員を含めて行われておりますので、その北海道の中に、これまで第三セクターを運営してきている近くで言えば青い森鉄道ですとか様々な三セク鉄道がございますので、そういったところあるいはJR東日本こういったところの専門家をお願いをして一緒にやるということが望ましいという発言をしております。

又地委員長 ほかにございませんか。

竹田委員。

竹田委員 列車事故についての具体的な部分があまり触れていないのですけれども、過去にも木古内・泉沢・大平、それから亀川、あの辺で貨物の脱線だとか何件か事例としてありました。貨物のそういう脱線事故があった場合のあとの保証を含めた部分、それと三セクの列車が事故・脱線した場合の貨物に与える保証といいますか、そういう部分がどういうふうになっているのかという部分も、これからいろんな財政を負担する我が町にとってもそのことによって大きなあれが出るのかなと思いますので、その辺についても十分研究をして、わかった段階でこの委員会の中で提示をしていただきたいということをお願いしておきます。

又地委員長 佐藤副委員長。

佐藤副委員長 そろそろ終わりの時間でございますけれども、三セクの会社ですね。

この設立の準備というようなことが載っておりますけれども、会社の名前は出てこないのですか。

又地委員長 町長。

大森町長 先ほど福田からご説明申し上げましたように、これから公募をするということで進めたいと思っております。したがって、現段階で三セク会社の名称は決まっております。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 6番目の寝台特急の件で、この中にJR北海道は回答を名言していないという感じになっているので、当初はもうJR北海道は走らないという感じを持っていたのですよ。まだ名言していない、この部分というのは寝台特急木古内に停まらないからまた木古内の観光名を考えると、その辺は当町としてどういうふうな考えを持って、協議会が今度JR北海道にやっているのですけれども、協議会の中でどういう話しをされているのか。その寝台特急というのはすごい大事なのですよね。その辺についてもわかり得る情報がありましたらお願いします。

又地委員長 町長。

大森町長 この三セクの収入源は、ご存じのように人を乗せて収入を得る。JR貨物を走らせてそこから収入を得ることが基本になりますが、この寝台特急列車は走った五稜郭から木古内までの間、乗っている人の運賃が収入になると。貨物列車は単なる貨物が走るだけの運賃収入ですが、寝台特急に乗っている人の運賃がこの区間収入になるということで、これはどこに停めるかということではなく、収入を増やすということで残してほしいという要望をしております。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 ということは、木古内に停まるという可能性はないという感じですね。

又地委員長 町長。

大森町長 議論をしておりません。とにかく、通してもらって収入を増やそうというだけでの議論でございましたので、J Rとすれば名言を控えていますのではたして通すのかどうかもわからないといういま状況ですので、もし進展するようになれば当町にも停まるようなことは考えなければならなくなるかもしれません。

又地委員長 ほかにありませんか。

私は、もうすでに三セクでやっている三セク鉄道もあるのですよね。何かこの委員会として、ずいぶんちょっと遅くなったなという感じはするのですけれども、もうすでに動いている三セクの視察等必要ないのかなと思っているのですけれども、皆さんいかがですか。必要ありませんか。たぶん、実際に三セクで動いている赤字路線がずいぶん多いようですけれども、仄聞するところによると。当初、三セクで出発する時にどういうイメージを抱いて三セクを走らせたのか。例えば5年、10年経ってどうだったのかと。その実情をある意味では知る必要があるのではないのかなとそんなふうにも私は思っているのですけれども。

東出委員。

東出委員 それも結構なのですけれども、同じ視察をするにしても視点をどこにおくかだし、それからいまJ R北海道がこういう状況なのでもうそろそろ予算編成の時期になるので、次回の交通体系はいつになるかわからないのですけれども、その頃までにある程度、J R北海道と国交省のやり取りの中でちょっと進展したもの、改善策とか出てくるので、その時になれば我々の視点も変わらなと思うので、やることは大いに結構だと思えるのですけれども、時期はもうちょっとあとのほうが見るにしてもいいのではないかなと。私は見ることは賛成です。

又地委員長 皆さん、そのような感じによろしいですか。

(「はい」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ほかにございませんか。

副町長。

大野副町長 少し話しが戻ってしまうのですけれども、このあとの運びでちょっと心配な点があるものですから確認をさせていただきたいと思います。きょう説明した経営計画の策定ということでスケジュールが10月というふうになっていると思います。経営計画の策定の中に、車両の購入というのが入ってきます。ディーゼル車を9両買うというふうなそういう文言になっていますので、今後いま我々が進めるのは北海道の事務局のほうに電車にした場合にならぬかということの試算をしていただこうかなというふうに思っております。そういったものを、あるいは木古内の駅の構造からすると、1番・2番・3番線までは電化になっていますけれども、それ以外は電化になっていません。そういう構造なのもしっかりと聞きまして、どの程度の費用がかかるのかというのをはじめてみたいと思いますので、計画の策定ということになってしまうともう後戻りできない話しになりますので、幹事会もこのあとすぐ開催されるということがあれば議論もできるのですけれども、木古内としてまず道の担当のほうにこういった調査をしてみたいと思っておりますので、そういう進みでお願いしたいと思いま

す。

又地委員長 それはスピーディーにやっていただきたいと思います。

ほかに。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、3番を終了いたします。

(4) 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、4番目のJR江差線(木古内ー江差間)の廃止に関することについてを議題といたします。

現在の状況説明をお願いいたします。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 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。これにつきましては、JR江差線(木古内ー江差間)対策協議会の状況についてご説明申し上げます。前回の本委員会から協議会を1回、幹事会を6回開催してございます。5月31日の第11回幹事会ではヒヤリングを行い、6月7日第6回対策協議会におきまして、函館バス株式会社を代替バス運行事業者に決定いたしました。このことにつきましては、第2回定例町議会におきまして行政報告をさせていただいております。その後、第12回から第16回の幹事会を開催してございます。現在までの幹事会の協議内容につきましては、運行系統名、運行車両、運行実施日、運行経路、停留所の位置、運行本数、区間運賃、バス事業者への支援内容を検討しております。

次に、順次ご説明申し上げます。運行系統名につきましては、江差木古内線としております。運行車両につきましては、乗車定員33人、内訳は座席が18席、立席が14人、乗務員が1人のノンステップタイプのFF前輪駆動の車両を想定してございます。運行実施日につきましては、平成26年5月12日としております。運行経路につきましては、JR木古内駅を起点とし、道立江差高校を終点としております。停留所につきましては、当町ではJR木古内駅前、国保病院前、既存のバス停で木古内町上町、鶴岡禅燈寺前、吉堀の5箇所を想定してございます。運行本数につきましては、JR江差線と同じ6往復を想定してございます。区間運賃は、現在のJR運賃と比較し、概ね3割程度のアップを想定しております。バス事業者への支援内容につきましては、初期費用について協議を行っているところでございまして、その内容は車両の購入や装備に係る経費、バス停留所設置に係る経費、非常時の連絡のための緊急用衛生電話等でございます。

以上につきましては、現在まで幹事会で協議している内容でございますが、11月下旬に開催される予定の第7回対策協議会において決定されますので、決定事項につきましては、改めてご説明させていただきたいと思っております。

次に、JR北海道の鉄道資産の譲渡等のスケジュールについてご説明いたします。

鉄道設備の撤去に関しましては、今後鉄道事業廃止後の用地及び鉄道設備の処理に関して、町とJR北海道が覚え書きを締結いたします。その後、来年5月11日の江差線廃止後、町が鉄道設備撤去の調査を行い、撤去工事に関する協定を締結し、年次計画

を策定の上、町が撤去工事を行い予定でございます。用地に関しましては、撤去費用と相殺の上、再年度無償譲渡されるということになっております。

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。質疑を受けます。

竹田委員。

竹田委員 いま福田課長から説明を受けて、理解はできます。だけれども、全部メモもできなかったし、それをまとめて整理したものを資料でもらわないと、公表ができない事項は削除して結構ですから、我々にも共有するような部分を資料として提示を要求しておきます。

又地委員長 課長いいですか。ただいまの整理したものをお願いします。

吉田委員。

吉田委員 細かいことを一点聞きます。いま町内ではバスの停留所が5箇所という予定をしているのですが、近年高齢化で停留所と停留所の間で、バスが通っても手を上げると乗せてくれるというシステムがどこでもあるのですよね。それがいまの議論の中にあるのかなのか、それが可能なのかどうなのかその辺についてお伺いします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 本バス転換路線につきましては、路線バスの認可を国から受けることとなりますので、停留所を設置して乗客を乗降させるということとなりますので、乗り合いのような手を上げれば乗れるというような形式のバスにはなっておりません。

又地委員長 東出委員。

東出委員 バスの関係なのだけれども、課長、本当にF Fなのですか。四駆ではないのかな。私はF Fですと前は車輪一つでしょう、後ろはダブル車輪だからあれだと思っただけだけれども。ちょっとその辺勘違いしているのではないのかなと思ひまして。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 バスにつきましては四駆の車両、これは以前東出委員からも伺っております。中型のバスということで、いろんな会社のバスを函館バスさんをお願いして検討を幹事会で行ってきたところでございます。ただ、ノンステップの乗り口の低いバスですね、こういったバスですとか乗車定員また四駆、こういった状況の中で今回導入しようとしている中型バスに合うようなものが四駆ではないと。他の会社いろいろ調べた中でもなかなかないというのが、これが函館バスさんからまた回答もございまして、FRということになればこれはもうちょっと難しいと思ひますので、中でもF F。ただ運行に際しましては、運転手また乗務員の研修、こういったものも行う中で安全性には十分配慮して運行するという事で函館バスさんからは回答をいただいております。

又地委員長 平野委員。

平野委員 前回、5月の交通体系の委員会だったと思うのですが、その際にも江差線がバスに代わるということで様々な問題点を提示したと思うのです。大きなところでは、トンネルこれが一番大きな問題であり、一番難しいところでもあると思うの

ですけれども。実際、そこを通られている運送屋さんのかただとかに情報提供をいただきました。いつも通る人達は、大型車だったら事前にもう止まるらしいんですよ。止まって、対向車が来ていないのかを確認してから行くと。ただ時に、観光客なのかたまたに通る人か多少大きい車でも「どーん」と突っ込んできて危ないことにあったことがあるという事例も聞いてましたので、早急な対策といいますか、改善が必要だなという部分が一点です。

それと、他の委員から今度からバス転換になった際に途中でトイレに行きたくなったらどうするんだ。途中のトイレの新設は考えられるのか、あるいは携帯電話が全然つながらない区間があるのでその区間の対応は電話会社との交渉の余地があるのか等の質問事項といいますか、宿題といいますか、出されたと思うのですけれども、その部分について進捗といいますか、いま報告がなかったものですからあれば、なければ今後の見解ともう一点なのですけれども。JRの列車の線路ですね、町の思いにより方向により自由に撤去しても残しておいてもいいというのが前回の報告だったと思うのですけれども、その後町として観光施設として使う部分があるだとかないだとかの部分がある部分でどこまで進められているのか、いま現在まででわかっている範囲で教えていただきたいと思います。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 トンネルの通行につきましては、特に冬期間が危ないということの認識は協議会としても持っております。それで検討をいたしました。例えば、冬期間、一時停止をして片側通行するですとかいろんな検討はいたしました。あそこがちょうどあの場所が坂道、傾斜があるということで冬期間、一旦停車すれば発車できないというような状況もございます。そういう中で、路上に対向車接近ですとかという注意喚起を促す掲示板の設置ですとか、そういったものができないかどうか、ただいまそういった提案をしているところでございます。

トイレにつきましては、当町におきましては、停留所のみを設置ということで禅燈寺前につきましては、鶴岡農村公園のトイレがございます。あとは、神明、湯ノ岱までないことになります。

携帯電話につきましては、これも前回東出委員のほうからお話しがございました。これにつきましては、先ほども少しご説明申し上げましたが、衛生携帯電話これの購入ということで対応してまいるということでございます。

それから次に、線路の後利用についてでございますが、これについては庁舎内部での具体的なまだ進めはございません。民間の皆さんでもいろいろ検討をされておられるというのでも承知しておりますので、そういったご意見等も踏まえながら有効な活用方法は何かということを検討し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 福嶋委員。

福嶋委員 いまトンネルの話が出ましたけれども、車の冬は1回止まったら走れないと心配しているようですけれども、もう既に江差側のほうからトンネルかかっていますよね、工事が。神明に行くと、そうしたらあと27年のオープンまで間に合わないの、工期が。28年度の末になるの。何か言っていることがもう既に着手して、でき上がった時から一冬越さなきゃならないような答弁ですよ。だから、工期がいつまでで、

いつで完了するのと。そうしたら冬が一冬多く走らなきゃならない、いまの旧道道を。もう既にオープンできるのではないの、その辺ちょっと。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 新吉堀トンネルについてのお尋ねでございます。これにつきましては、先般、檜山建設管理部のほうで工事の発注が行われたところでございます。大変申し訳ありません。いまの発言は訂正させていただきます。函館建設管理部の発注でございます。それで、確認したところでは、工期は平成28年1月20日ということでございまして、来年、平成26年の5月12日からのバス転換でございますので、一冬までいかないですけれども最初の少しはそういった状況が生じるということでございます。

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、4番目のJR江差線(木古内ー江差間)の廃止に関することについては、終了いたします。

3. その他

又地委員長 その他、何かございませんか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、これをもちまして第9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
中尾新幹線振興室長、吉田(宏)主査、中山主査

傍 聴：なし

報 道：北海道新聞 菊池

総合交通体系調査特別委員会
委員長 又 地 信 也