

会議録

平成25年12月13日（金）場 所 3階 第5研修室

会議名：第10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、岩館委員

欠席委員：東出委員

会議時間 午前10時00分～午前11時48分
事務局 山本、近藤

会議次第

1. 委員長挨拶

又地委員長 皆さん、おはようございます。師走を控えて大変皆さん忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。きょうは13日の金曜日ということでありましてけれども、何事もないように祈りながら会議を進めたいと思います。

定刻になりましたので、会議を開きたいと思います。

ただいまから、第10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。東出洋一さんから、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。

本日の会議次第は、別紙配布のとおりでございます。

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 皆さんのお手元に、調査事項について配布になっていると思いますので、よろしくご審議のほどお願いいたします。

それでは、並行在来線の取扱いに関することを議題といたします。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 皆さん、おはようございます。まちづくり新幹線課の福田でございます。

それでは、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ページをお開きください。これにつきましては、前回当委員会におきまして、確認事項として出されておりました1番線また車両の電化といった項目につきまして確認をいたしましたので、説明をさせていただきます。

はじめに、協議事項1といたしまして1番線利用の検討についてでございます。木古内駅において、三セク鉄道が上り下りともに1番線を利用する場合の運用上の課題と発生する費用について、関係機関と協議を行いました。

協議を行った相手方は、北海道交通企画課並行在来線グループ、J R北海道本社新幹線推進本部、同じく函館支社、木古内駅でございます。

現状の利用状況でございますが、別紙木古内駅構内図をご覧ください。1番線が上り専用の本線、2番線は下り専用の本線、3番線は上下用の副本線、4番線、5番線は江差線普通列車となっております。1番線から3番線は電化路線、4番線、5番線は非電化路線となっております。

1番線を三セク列車が占用した場合の運用上の課題と発生する費用でございますが、

(1) 貨物列車が使用できるのは、①2番線は函館へ向かう下り列車が占用、②3番線は青森へ向かう上り列車が専用することとなります。この場合、3番線を走行する貨物列車はすべて木古内駅で一旦停止しなければならないことから、貨物列車のダイヤ設定上、大きな制約があるということでございます。これは副本線につきましては、すべて停車の義務があるということでございます、このための制約でございます。

(2) 三セク列車が木古内駅に停車している間、次の列車は進入することができないことから、ダイヤ設定上の制約となる。

(3) 三セク車両は入出庫の際、貨物列車が走行する2・3番線を通すしなければならず、貨物列車のダイヤの乱れや三セク列車の線路上でのトラブルが生じた場合、双方の運行に影響を与える。木古内駅構内図別紙の構内図でございますが、この右下にございますのが三セク気動車の車庫でございます。

(4) 出発信号機の新設とそれに伴う連動装置改修及び自動進路制御装置の改修にかかる費用として、5,000万円程度を要するというところでございます。

(5) 乗客が外部から直接ホームに入れるようにするための工事と待合所の設置にかかる費用を要する。この場合、(4)及び(5)の費用については、木古内町の負担となる。

上記の検討結果により1番線の利用につきましては、幹事会においても運行上の制約が大きすぎることや、不測の事態の発生が懸念されることから難しいと判断したところでございます。町としても同様の判断をせざるを得ないという結論に至ったところでございます。

次に、資料の2ページをお開きください。協議事項2といたしまして、車両の電化についてでございます。本年3月25日開催の第3回道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会におきまして、J R北海道からワンマン仕様のディーゼル中古車両の譲渡を受け、運行することを決定しております。前回の本委員会におきましては、この件につきまして適切なお説明ができませんでしたことをお詫び申し上げます。

ディーゼル車両に決定した理由といたしましては、以下の比較表のとおりでございます。一つ目の理由でございますが、ディーゼル車は1両で運行可能であるのに対し、J R北海道の電車は3両1ユニットのため1両では運行不可能であり、余分に車両を購入しなければならないことや、輸送力が過多となるのが問題となります。

二つ目の理由でございますが、ディーゼル車はワンマン運行により車掌が不要であるのに対し、電車はワンマン対応をしていないため、車掌を乗車させて運行しなければなりません。

三つ目の理由でございますが、ディーゼル車はJ R北海道から中古車両の譲り受けが可能であります。初期投資が少なく済むのに対し、電車はJ R北海道に譲渡可能な中古車両がなく、新造車両による初期投資が増大いたします。また、J R北海道の電車は寒冷地仕様となっておりますので、道外の通勤型電車を北海道で使用した実績はこれまでにないということでございます。

四つ目の理由でございますが、ディーゼル車は重要部検査、全般検査は五稜郭車両場で実施できますが、電車につきましては検査設備が函館地区にないため、苗穂工場まで搬送して実施しなければなりません。

その他の理由といたしましては、電車は架線等の電気設備を使用するため、貨物走行による線路使用料収入が減少すること。大平地区にあるき電区分所の移設が必要であること。これにつきましては、き電区分所から海峡線の電圧は新幹線規格の2万5,000円ボルトになりますことから、電車を走行させるためには2万ボルトにしなければならないという理由でございます。また、車庫が5番線の奥に位置することからそこに至る線路や上磯駅1番線に電化工事が必要とあるということでございます。

以上の理由から、車両の使用や採算性を考慮し、ディーゼル車による運行に決定したものでございます。

次に、資料の3ページをお開きください。こちらの資料は、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。11月5日の第7回臨時町議会において行政報告をいたしました。その内容と変更はございません。来年1月から2月に経営計画原案の提示・了承、3月に経営計画案の提示・決定、5月に準備会社を設立し、鉄道事業の許可申請等を進め、平成27年度中に本格会社へ移行し、平成27年度末の開業というスケジュールになってございます。

以上で並行在来線の取扱いに関することについて説明を終わらせていただきます。

又地委員長 ありがとうございます。並行在来線について、課長から説明がありました。同僚議員からもいろいろ1番線利用の検討あるいはディーゼル車を電車にしたかどうかというようなご意見も出てありました。皆さんから質疑を受けます。

竹田委員。

竹田委員 いま説明されましたけれども、1ページのJ R北海道と協議をしたのはいつですか。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 前回の交通体系が10月10日ですので、10月の末くらいに申し出をしました。その後、回答があったということでございます。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 前回の1番線の活用、それから電化についての検討はディーゼルありきで書類というか作られているような気がしてなりません。例えば、2ページの前段の3月25日でワンマン仕様のディーゼル中古車に決定していると。この時点でディーゼルと電化の比較表も確かに付いています。10月10日の交通体系の時は、求めてもこういう部分は一つも出てこなかったですね。いま、課長の説明でその時点ではということだけれども、本当にこういう電化あるいは1番線の活用について、真剣に協議をしているのかとすごく不信感を抱きます。例えば、比較のところではJ R北海道では電車の中古

がないということ。道外であれば通勤電車等があるというふうなことで、ただ寒冷地仕様ではないと。ですけれども例えば、三陸あの辺走っている電車だとかは電化ではないのかなというふうに思うのですよね。そうすれば、地域的に見てもやっぱり寒冷地仕様でなければだめな地域ではないのかなというふうにまず一つ思うのですよね。ですからそうであれば、どうすれば冷房から暖房設備へ寒冷地仕様にできるか。どのくらいそのためには費用がかかるのかと、ここで道が開けてくるのではないかなと思うのですよね。どうも理解ができないのが、2ページの電化のところから3番目、架線等の電気設備を使用するために貨物走行による線路使用料収入が減るとということがどういうことか意味がわかりません。詳しく説明をしてもらいたいです。

それと、その下の部分も疑問視なのだけれども、貨物が電気で走っているのに何か取って付けたような理由に、二つ目の部分は思うのですけれどもどうしてなのか。うちは上磯の心配はしていないのです。上磯はどうでもいと言えばおかしいけれども。我が町のことだけをやっぱり考えてもらいたいのですよ。

それと1ページ、例えば1番線の利用について本当に真剣に、いまの説明からすれば構内図を見ると1番線が貨物は下りは2番線を使っている。逆か、上りが3番線を使ってそうすれば1番線は空いているでしょう、理屈からすると。ただ、車庫だとか何とかという部分はあるかもしれない。1番線をなぜというのは前回も言っているわけですから。高齢者だとか階段だとか降りられない人は、あそこはエレベーターの設備のない栈橋とか、そのためには1番線しかないだろうと。ですから、考え方がやっぱり違うのですね。三セクにするということはどこかに書いているけれども、全部JRから電化設備含めて三セクの財産になるわけです。木古内町だけのものではないけれども、木古内町の財産なのに、もし貨物にしようと思うのだったら「貨物に3番、4番に移ってください」となぜ言えないのだろう、もし支障があるとすればですよ。そういう部分を含めて、「ただ電化がだめだ、1番線は使えない」という理由付けにしかないような気がしてならないのです。3番線はなぜ一時停止をしなければならないというのは、交通とかJRのルールだと思うからそれはわかりました。

それから、例えばいろんな出発信号機の新設だとかいろんな部分で5,000万円かかると。これは例えば、JR貨物に線路を通らせるのだからうちはこういうふうにするから「その分の費用を貨物に持ちなさい」となぜ言えないかな。その交渉を試みた結果、「どうしてもこれは貨物では」と言ったら「半分負担します」と。「木古内町さん半分費用負担をしてください」というところまで詰めるべきだろうと思うのですよね。

それから1ページの1番最後に、「不測の事態の発生が懸念される」と書いてありますけれども、不測の事態というのは具体的にどういうことを示しているのかという部分について確認をしたいなと思います。

又地委員長 質問の中身がいろいろありますので、整理をした中にご答弁をいただきたいと思います。よろしいですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 はじめにJRの申し入れの件、前回の本委員会以後ということでご質問がございましたけれども、これにつきましては電化の件につきましては、3月25日の協議会で決定ということでこの10月10日以降にJRに確認をしたのは、1番線

の利用についてどのような制約があるのか。また、信号システムの改修等についてどのような影響があるかということをございまして、電化については3月の協議会の時点で結論は実は出ていたということをございます。

次に、寒冷地仕様の件でございませけれども、北海道ですので本州の電車を持ってきた寒冷地仕様にするというのは当然必要なことをございませが、本州の電車を持ってくる。余剰、中古車両があるかどうかということもございませけれども、まずはJR北海道の資産を活用していま並行在来線として三セク鉄道が譲り受けるのはJR北海道の資産ということを前提に協議をしておりませして、その観点からすればJR北海道では3両1ユニットしかない。これを電車を中古車両がないということでご新車を購入した場合の検討もございませけれども、これは新車となりますと1両約1億2,000万円程度かかるそうでございませ。これが3両1ユニットとなりますと、1ユニットで3億6,000万円。これに対してディーゼル車両については、中古車両もあり中古であれば1両1,000万円でご済むところといった経済的関連から会社経営を見越した中で、ディーゼル車両に決定をされたという経緯はございませ。

架線の線路使用料収入でございませけれども、これにつきましては、架線の使用料というのが現状想定しておりますのが、三セクはディーゼルということでご電気は使用しないと。ここで貨物が100%使用することになりますと、貨物会社から100%の電化の使用料が入るのですが、これが三セク会社が旅客でも電気を使うとなれば、今度そこでトータルの使用料から按分をして貨物側から入ってくる使用料が少なくなるという計算になるそうです。そこで、会社経営を見た時にディーゼルという決定した経緯もあるので試算をしたものといひませか、設備は三セク会社で持ちますので電化の設備の線路も全部三セク会計の持ちものになります。そこで、貨物会社に100%電化設備は使ってもらって、100%の貨物会社から使用料をいただくという考えでございませして、これが旅客をここで電気を使うということになると貨物の使用料が減ってくると、割合の中で減ってくるということでございませした。

貨物の電化対応というお話がございませした。これはいま大平のき電区分所から木古内駅海峡線側は新幹線開業に伴い、新幹線使用の2万5,000ボルトの電圧になるということでございませして、この件につきましては貨物は既に共用ということでごこの電化の変化、2万ボルトから2万5,000ボルトになると。この変化に対応できるシステムの改修これを行っているそうでございませ。この改修に要する費用はかなり膨大というふうには伺っておりますが、貨物列車は対応済み電車ということになりますと、またその対応はされたおりませないので、そういう電化の部分の改修も必要になってくるということでございませ。

次が、線路の使用権が三セクにあるので三セク優先で貨物は違う線を使わせればというようなことでございませけれども、これにつきませても貨物の物流というのが1日51本というようなことでご非常に過密ということもございませして、また一方で先ほど申し上げた貨物からの電気収入、貨物調整金。こういったものも含めて、貨物に万度に使ってもらおうというのが三セク会社にとって資産を最大限活用した収入策ということにもなっておりますので、ここは貨物と共存するといひませか、貨物のほうもやはりダイヤ設定等も考慮した中で運行を図っていかなければいけないというところは

ございます。

1番線のシステム改修等に要する費用5,000万円について、貨物に負担をさせることはできないのかということもございましたが、これにつきましては資産を持っている三セク会社が対応するというのがまず原則でございまして、そのかわり使用料なり電力使用料をいただくということになりますので、ここは三セク会社あるいは木古内町が財源を負担しなければならないということになってまいります。

次が、不測の事態ということが何を想定するかというご質問もございました。これにつきましては、例えばダイヤの遅れですとかまた車両の故障等による停車時間の延長、こういったものが発生しますと、私どもダイヤの設定また調整等につきましては素人でございますけれども、JR関係者等にお話を伺いますと少しの遅れが次の列車に影響し、どんどんどんどん遅れというのは早い段階で解消しなければ広がってくるという性質のものだそうでございます。極力定時運行、こういったものに心がけていかなければならないということで、そういったものもトータルで考えた時に非常に1番線を使うのは運用上難しいということでもございました。以上でございます。

又地委員長 課長から答弁がありました。ほかに。

竹田委員。

竹田委員 電化の部分は縷々一定程度理解はするものの、やっぱり強調をしたいのは1番線の活用だと思うのですよね。確かに、そうすることによって信号機だとか連動装置の改修云々のそういう設備をしなければならないということで、ただ本当にせっかく三セクを運行するのに木古内町民、高齢者あるいは足腰の悪いかたは利用できない交通手段になってしまうのですよね。そこを町民の熱い要望で自由通路にもエスカレーターの設備がついた、そうしたら思い切ってこれこれの理由で1番線が使えないということであれば、簡易なエレベーター装置をあそこにつけられるかという部分を含めて、福祉の町長ですからそういう部分に手腕をおいた施策、そういう取り組み。これこれを検討したけれども構造上、ホームという限られたスペース中では付けようと思ったけれども、金の問題ではなくてそういう部分で諸々の理由でできなかったというのであればそれはわかるのですけれども、足腰が悪い人は三セクを使えない。それと、今回は貨物だけが通りすぎる部分で三セクは終点なのですよね。終点の利を北斗とかと違った一面が木古内にはあると思うのですよね。そこをどうにかするというそういう方法。そうでなければ逆に3番、4番ですよ。構内図を見ると。いままで南側からの行き来を考えていましたけれども、思い切って例えば山側からホームに階段を渡らなくても行くところができるような、構造上の問題もあるだろうけれども。そういう部分も視野に入れるだとか、私は1番線に強調しているのはそういう福祉サイドから見た町民の利用しやすい、三セクになりましたという部分が一番大事なのかなと思っています。その辺については、今後の協議会等の中で十分議論をしていただきたいなというふうに思います。

それともう一点だけ、中古のディーゼル車をいま考えているのは何年製のものですか。どこから何年製の製造のものの中古を持ってくるのか、現状のディーゼル車を中古のディーゼル車として譲り受けるのかどうなのかという部分について確認をしたいと思います。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 ディーゼル車の製造年月ということでございます。すみません。製造年月につきましては、私は中古ということしか確認してございませんでした。事務局におきましては、現在譲り受ける車両設備等の台帳また補修履歴、こういったものを全て確認をしているところでございますので、これにつきましては後日また調べてということによろしいでしょうか。

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 いま何年型の製造のディーゼル車かわからないと。現在ここで利用しているディーゼル車は何年くらいのものだと思いますか。数字が書いてあるのですけれども、あれからすれば45年くらいの年式なのかなと、製造が。そうすればかなり年数が経過しているわけですから、いま現在は三セクスタートの頃は大丈夫だろうけれども、何年かすればまたいろんなトラブルの原因になるのかなと。できるだけ、同じ中古車両でも年式の新しいものを導入するような協議をしてもらいたいと。これについてもいま即答はでないわけですから、今後の協議会の中で十分意見反映をしていただきたいと思います。以上です。

又地委員長 いま、竹田委員のほうからいろいろ質問がありましたけれども、例えばいままでいろいろ委員会に報告があった中で、いま竹田委員のほうから「こうあるべきだ、こうしてほしい」とかという部分が出ているのですよね。これは、次回の協議会に持って行ってそれを例えば話をして検討をしてもらえるのですか。その辺をはっきりしていただかないと、何回この委員会をやっても同じです。その辺は「もうここまで入っています」と。いま、いろいろ竹田委員のほうから出たけれども、いまの質問の中でこの部分に関してはもう決まっているとか、この部分は協議会に持って行って何とかテーブルに乗せたいというものがあるのかどうかをはっきりしてくれないと困ります。町長、これはいまエレベーター云々の話も出ました。これは、例えばエレベーター云々の話に関しては、たぶんあとの木古内町の負担になると思うのですよね、単町の。そうすると、この辺は町長の政治判断です。その辺を分けて答弁をお願いしたいです。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 導入するディーゼル車の中古車両とはいえ、なるべく新しい年式のものということでございますが、これにつきましては何年式のをいま想定をしているとかということをお願いしますが、把握をしてございませんでしたので、そこは確認の上、今後車両の耐用年数はこの後何年あるのかそういったことも想定していかなければなりませんので、極力新しいものということとは幹事会の中ではお話としてあげていくことはできますので、そういう中で意見として提案してまいることは可能と考えてございます。

又地委員長 ただ、1,000万円という値段が付いているのでしょうか。そうすると、普通ものを売り買いするという段階では1,000万円というのはどの年度の車両とかというのはこれは事前にはないのですか、JRサイドから。これは、先ほど三セク鉄道云々という話も竹田委員のほうから質問が出ていたけれども、基本的にはJR北海道で持っている資産を譲り受けるという基本、これは崩せないと思うのです。ただ、中古車両は1,

000万円ですよと。そうしたら、「1,000万円の車両というのはどういう車両なのですか」というのはいままでなかったのですか。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 現在、函館―木古内間を走っているディーゼルのワンマン車両がございすけれども、これのこととございまして、何年式とか1,000万円というのは概ね中古車両であれば10分の1以下というようなこととございまして、いま走っている車両というような認識でございました。

又地委員長 わかりました。その辺は精査をした中で、年式・年代等々に関しては後日でも構いません。資料を出していただきたいと思います。

ほかにございせんか。

新井田委員。

新井田委員 私のほうからは、安全面での視点でお話を聞きたいと思います。前の資料からいままでの経過、いわゆる平成17年の7月21日から北海道道南地区並行在来線の協議会が補足されてきていまして現在に至っているわけなのですけれども、その間、とにかくJR北海道に関してはこと毎日のようにいろんな話題豊富の中で現在に至っているわけなのですけれども、非常に流れは十分理解しているのですけれども、一つはいま言ったようにディーゼル車であれば中古はいくらで、いつ頃の年代というようなことも当然必要な部分でありますけれども、同時に並行でやはり安全対策に関する協議というのはどの程度でされているのか、それをお聞きしたいです。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 安全対策につきましては、三セク協議会の事務局でございす北海道の交通企画課、こちらのほうでJRのほうと協議を詰めてございす。その中で、国土交通省の特別保安監査等を踏まえまして北海道のほうからJRに対し、安全管理対策の徹底を申し入れしたこともございす。これは、11月26日だったと記憶しております。また、三セク鉄道会社といたしましては、会社設立までに譲り受けをする鉄道資産また車両等の安全性の確保、また事前の補修、こういったものが最重要という認識は当然持つてございす。そういう中で協議をしておりますが、現在JR北海道の状況につきましては、国の特別保安監査を受け、また改善指示がいつ出されるともわからない状況でございすので、なかなか協議が当初想定していたとおりに進んでいないという状況でございす。前回ご説明申し上げました、人員の例えば増加これにつきましても、当初55名というような要員を想定してございすましたが安全保安管理上、これでは補修人員等運行時に足りないという想定もされてございす。それで、次の経営計画原案に向けまして、そこで会社の収支見込み、経営見込みがどうなるのか、こういったものについて安全保安管理上の観点からJRと現在詰めているという状況でございす。

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 ご説明ありがとうございます。いずれにしても、やはり安全は第一優先でなければならないというわけですよ。ですから、例えば保線のそういう問題、人員の問題。特にこの辺は、日常茶飯事のように問題視されていると、JRでもそういう部分がありますので、とにかく我が町としてもこの辺はありとあらゆる方向性が

ら見て、そういう委員会に持って行って「こういうのはどうなのだ」ということを常に意識付けをしていかなければならないことが重要ではないかと思います。ですから、とにかく乗っていただくかたは本当に安心して任せているわけですよ。そういう中で、万が一ということはあるとはならないことなので、この辺の安全対策に関しては十二分に我が町としては検討をしていただいて、どんどんどんどん良いことであれば前押しをしていただき、そういう進行をお願いしたいと思います。以上です。

又地委員長 いま、質問が安全対策の部分でありましたので、その他の委員の中で安全対策について同種の質問があれば受けたいと思います。安全対策について進めたいと思います。

笠井委員。

笠井委員 安全・安心はわかるけれども、いまのJRは保線のほうに全然かけないからこういう事故があるわけです。前は、保線区があって何人もいて、いまはお金がかかるからそういう線路を見る人がいないのです。だから、例えば軌道会社を使っても何してもとんでもないお金だから。いまそれこそ貨物列車も走る。貨物列車というのは路線はみんな壊していくのですよはっきり言って。じゃあ、そういう重さとかそういうのがあって、軌道会社関係のような人がまさか第三セクターでそういうので用意をするのか、またJRのほうできちんとそういう人がいるのか。工事をやったりPCやったり何をするにしても、枕木をかえるとかそういうのでもみんなお金がかかるからいまのJRはやらないのですよ。大沼あたりでも、みんなお金がないからこういう事故ばかりやっているのですよ。それで偽造ばかりしているのですよ。今度、第三セクターになったらそういう工事関係の人がたを第三セクターで用意をしなければならぬのですか。それはどういうふうになっているのですか。

又地委員長 町長。

大森町長 安全対策でございますが、極めて重要な事件でございますので、これにつきましては協議会の席上におきまして、私が意見として発言しておりますのでそれを含めましてご説明をいたします。

まず、JR北海道から設備あるいは車両を譲り受けるというこの前提で議論をされておりますが、その時点におきまして私から「現在、国鉄時代と違って路盤整備というのが十分に行われていないような気がする」と。当町の場合、JR沿線の住民の声を聞くと、「昭和63年の時代と比べて十数年経つが非常にうるさい」という声が多いと。これは、目視している中でも整備が行われていないことが原因だと考えられる。したがって、線路を譲り受けるにあたってはしっかりとした整備を行った上で、そしてまた整備費をそこにかければならぬ何ものなりませんので、整備費もそこには料金には入れないで安全な路線で帰結することが必要ですとこういう発言をしてまいりました。しかし、北海道並びに函館、北斗市はあまりそれには関心を示してくれなかった、「そんなことはないでしょう」ということで、協議会の中でも私の意見だけが浮いているような意見でございました。しかしそれは、その都度発言をしてまいりました。そして昨年、当町の釜谷付近での脱線事故を2度もございましたし、そういった例も挙げまして説明をしてきたのですが、なかなか聞き入れていただけなかったとこういう中で先般、北海道知事代理で副知事を先頭に自治体の首長がJRに申し出をした際に、この

申し入れは行政報告でご説明したとおりでございますが、その中でそれぞれの首長に意見を求められましたので、私はJR北海道の幹部に対して、「線路を含めた設備について保険を付けてほしい」と。5年、10年の保険を付けて、その間でトラブルが起きた場合にはJR北海道が全て修繕等を責任を負うとこういうことでなければ、安心して引き受けすることはできないという申し出をいたしました。また、笠井委員がお尋ねのように、工事につきましての修理等につきましては、現時点ではJR北海道に委託をします。余計な人材を抱えることが三セクでは難しいので、故障等があった場合には全てJR北海道に委託をするというように決定しております。以上でございます。

又地委員長 JR北海道さんから資産を譲り受けるその時点での話は、町長としては木古内町としては路盤の整備あるいは車両についても保険をかけてほしいという話はそれは結論的にはどうなったのですか。

町長。

大森町長 それは要望書という形の中には入っておりません。要望書は別の要件でございましたので、その時点でそれぞれの首長に意見を求められましたので、私からはこれまで協議会ではなかなか木古内を除く3自治体については、これに対してあまり真剣に耳を貸してくれなかったものですから、それらも含めてマスコミはいましたので敢えてJR北海道に対して申し出をしたところでございます。そのあと協議会というのはありませんので、これから幹事会で議題を作りそして協議会ということになりますが、現在協議会がJRの一連のトラブルの中で開催が遅れておりますので、まだそこまでの議論はそれ以降しておりません。

又地委員長 ほかに、この安全対策に関連する質問はございませんか。

吉田委員。

吉田委員 安全対策ということで、当町におきましてはサラキのカーブでの事故から釜谷駅構内での脱線事故、この原因というのが見えてこないのですよね。その辺が町民の中からもすごく心配されるところで、ここはほとんど木の枕木がないのですよ、みんなコンクリートになっているのですよ。それがはたして、いまJR北海道が抱えている保守点検の甘さからきたのか、この辺もはっきり出ていないと。町長も要望と言うのですけれども、その辺をやっぱり当町もある程度、ここは事故が起きている場所なのである程度強く言っていかないと、いつどこでどういうふうになるかというのが本当にわからない状況。それはまず駅構内だからいいですけれども、民家に脱線していった場合を考えるとすごく恐ろしいことなのですよね。その辺は、町長も強くJR北海道に原因究明をなされるのかわからないのですが、いままでの対応の仕方からその辺をきちんとやっていただきたいというの一点ですのでよろしくお願いします。

(「関連」と呼ぶ声あり)

又地委員長 新井田委員。

新井田委員 関連で、いま吉田委員のほうからいろいろ安全面で話が出ましたけれども、いま町長のほうからも先般ご説明をいただきました。その中で感じたのは、いわゆるハード面では当然のことだと思うのです。ですから、そういう部分はどんどんどんどん押しただく状況であると思っておりますし、しかしながら先ほど安全面で人員という言葉を出さなかったのですけれども、要はなぜ安全安全という言葉を使わず

としていたことですが、要は人に関わる命ですよ。もちろんリンクしている、車両だとか保線云々というのはもちろんみんな人員にリンクしていることは理解するのだけれども、改めて言葉としてそういう言葉を出していかないと、なかなか車両だけの問題だとか線路の問題だけで事が済むのだというようなことにはならないわけですよ。ですから、行く先つくところはやはり我が町としても第三セクターに絡んだこの算出書の中でどうでしょう、責任として町民なり乗った人の命とか財産を守る義務があるわけですよ。そういう部分をやっぱり重く感じていただかないと、なかなか言葉に重みがないとかそういう部分での発信というのはいかがなものかと思いがします、そうではないと思いますけれども。その辺を非常に重視した考えの中で、安全対策というのをもうちょっと意識をしながらやるところはやるところということで進めてもらえればなとそんなふうに要望を含めてお話をしておきます。以上です。

又地委員長 町長。

大森町長 まず、吉田委員のお尋ねでございますが、J R北海道に対してものを言うという機会というのはあまりないわけでございますが、協議会としてJ R北海道にものを申すためには、まず協議会での意思統一が必要になってまいります。これまでは、盛んに路盤の関係から言ってきたのですが、ここ偶然にもJ Rのトラブルが多くなりましたら、それぞれの3自治体、北海道、函館、北斗市が改めて私の意見に耳をかしてくださるようになりました。これは、結果として良かったのか悪かったのかは別として、いまは皆さんが同じような認識になってくださっていますので、次の協議会以降につきましてもしっかりと訴えて、責任はJ R北海道ということ。また、事故の起きないような設備を譲り受けると、このようなことを強く訴えてまいります。

新井田委員の事故に絡む原因の中では、物、人、それぞれ気にするものがございまずので、先般の協議会の中では事務局を担当しています北海道から、これまでの人員の50数名がやや増えるという説明がありました。しかし、その説明はこれまでどういう配置で人数が決められていて、新たに増えるというのはどういうところにどんなふうに人が配置されるのかこれがよくわからないと。これが安全面で必要なのか、あるいは別の面で必要なのかもわからないということで次回、これについては説明があるということになっておりますので、この人というのは極めて安全管理においては大事な要素になってまいりますので、人は増えるのは増えて構わないと思いますが、これがきちんとした安全につながるように意見を発言してまいりたいと思っております。

又地委員長 ほかにございませつか。私のほうからちょっとあります。路盤にはトンネルも入るのでしょうし、あるいは橋梁も入ると思います。問題は、例えば整備をきちんとしたあとで譲り受けますということだと思っておりますけれども、整備をしてもらったという確認はどんな形でなさるのですか。

町長。

大森町長 それについても協議会で発言をしております、J R北海道に職員が北海道庁に担当者として何人か派遣されております。道の説明では、「そういうプロがいるから」ということなのですが「私はそれは止めてくれ」と。全くJ R北海道以外の交通のプロというのは全国にたくさんいますから、そのかたの検査を受けたあとでの譲り受けということで主張しております。

又地委員長 なるほど、町長の頭の中にあるＪＲ北海道さん以外の部分はどんな部分を考えているのですか。

町長。

大森町長 現在、第三セクターで運営している会社というのは全国にたくさんあります。近くでは青い森鉄道、山形鉄道、三鉄、様々ありますし、また上手な経営をしているところでは熊本、鹿児島、肥薩おれんじ鉄道などがあります。そういう三セク、そしてまた実際ＪＲとして経営しております東日本ですとか西日本がございまして、こういったプロのかたあるいはその現職を降りたかた、様々なかたがおりますのでそういったかたの力を借りるべきだとこのように主張しております。

又地委員長 私は、例えばトンネル、橋梁も含むのだけれども、問題は長い期間例えば鉄道の用地内の崖崩れ等の予知だとかそういうものも私は入っているのですよ。そういうあれではいま町長が言った、例えば木古内保線区に勤めていた人の中で退職した人というのは、ある意味では路線の掌握はしていると思うのですよ。例えば、北斗市の境から木古内町までの間にどういう施設がある、設備がある、橋梁が何か所ある、そこを専門に昔は在職中は保線をしてきたわけです。そういう部分では町長がいま言ったように、退職した人等々の力を借りるというのも私は大変効果があるだろうとそんなふうに思っているのですけれども。

ほかに安全対策以外でございませんか。

吉田委員。

吉田委員 安全対策以外ということで元に戻るのですけれども、電化についてはこういう事情で致し方ないという気になっているのですけれども、電化の部分でそうしたらもう決まっていると思うのです。架線の部分で、気動の部分というのは確かに電車で気動車を使いますが、ディーゼル車を使いますからこれは按分でいいのですよね。電化の部分、架線の部分ですよね。これの持ち分というのは、先ほどＪＲ貨物のほうから使用料の形で入ってくるという中なののですけれども、それは使用料でもいいのですけれども、仮に事故があつて架線が切れた、いろいろが想定されますよね。その部分で、その時になった時も按分なのかそれは全部ＪＲ貨物のほうで持つのか。

それともう一点なののですけれども、軌道の部分というのは軌道工業。保線の部分で来るのですけれども、電気の部分というのはドウデンなのですよ。ドウデンの部分も軌道の部分と同じような考えなのか。そうすると、軌道の部分は按分で何とか修理してどうのこうのというのはできるのですけれども、電気の部分はＪＲ貨物はほとんど使うということになると、ドウデンとかそういう部分というのは100%、そっちのほうにいつてしまうのか、この辺はもう決まっていると思うのですよ。決まっていなかったら当初からディーゼルという考えに走らないので、この辺の説明をお願いします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 架線・軌道につきましては、これは三セク会社の所有物ということで保守点検それから維持管理これは全て三セク会社が行わなければならないということです。そのかわり、貨物は使った距離数・本数によって使用料を納めていただく。これとは別に貨物調整金という制度もございまして、これは貨物と旅客があるとすれば運行車両の本数の割合、これでもって入ってきますので、これにも影響

が出てくると。あくまで、架線・軌道については三セク会社が持っているので維持管理もしていかなければならない。その使用料も貨物のほうからいただくというような格好になってまいります。

又地委員長 吉田委員。

吉田委員 この部分というのは私はすごく大きいと思うのです。三セクで確かに保守管理をしなければならないというのはわかりました。それでいま、2万ボルトから2万5,000ボルトになりますよね、新幹線規格で。そして、架線が2万5,000ボルトで対応できるのかというのがまずあるのですよ。電気とかも、ほとんど今度は替えていかない部分もあるのですよね。そういう部分がすごく大きくなるので、この辺も加味されていると思うのです、三セクにあたっては。その辺で、いまの2万から2万5,000になる時に電線とかは全く替えないか、事前に替える必要があるのか。電気系統は全部替える部分が出てくるのかどうなのか、その辺わかっている範囲でお願いします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 このテクニカルな部分と申しますか、いまの電化設備を総入れ替えするとか現状で電圧だけ変えられるのか、その辺の技術的な部分については、すみませんが承知しておりませんでした。ただ、新幹線開業後、2万5,000ボルトに電圧が上がるといふことでの対応は、これは新幹線開業がもう決まっておりますので、現在線路・軌道を所有しておりますJR北海道のほうでは想定した上で対応をしているということでございます。

(「関連」の声あり)

又地委員長 竹田委員。

竹田委員 いままであまり気にしなかったのですけれども、三セクの軌道上に新幹線と同じ電圧が流れるそういう軌道になるわけですし、これは全国的にもこういう同じ三セクでも貨物と並行している部署もあるのですけれども、こういうケースはあまりないと思うのですよ。電圧が新幹線の場合は、高架で簡単に一般町民が手の届かないところにあるわけだから心配がないのですけれども、そのことによって電圧が上がることによって地域の住民等が何も従前から心配ないと。安全というふうなことをきちんと調べておいていただきたいなと思います。そのことによって、電圧が新幹線電圧に切り替わるけれども、町民・住民には影響がないと。ですから、結構心配なのは線路を横断して、例えば畑だとかに行っている町民が多くいるわけですから、その中でいまペースメーカーなどが入っているかたもたくさんいるということからすれば、電圧が上がったことによって健康上支障がないのかという部分も含めて、いろいろ調査・確認をしていただきたいと。次回、整理したものを応えてもらいたいとこのように要望しておきます。

又地委員長 私のほうから一点、三セクでは電気は一切使わないのですよね。なぜ架線の部分をJRさんから資産として買わなければならないのか。ということは、例えば資産を買うから貨物さんから100%を使用料をとという問題が出てくるのですよね。電気の部分は入りませんと、実際に使わないわけですよねディーゼルですから。それをなぜ買わないとならないのか、その疑問を。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 鉄道施設設備につきましては、軌道と架線も含めた電気、上の信号設備全てトータルで一つの鉄道設備という考え方ですので、軌道はいるけれども上はいらぬということにはそもそもならない。

又地委員長 実際にうちで使うのは、三セクで使うのは軌道ですよ。なぜ電気が必要、架線が必要ですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 この路線につきましては、貨物も走行しているわけですから。

又地委員長 J R北海道さんが買えばいいのですよ、架線の部分は。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 貨物会社につきましては、自己所有が線路設備を自分で持つことができないという第二種鉄道事業者でございまして、鉄道設備を所有して旅客を運行できるというのは、第一種鉄道事業者という位置付けで、これがいわゆる J Rでございまして。また、これが三セク鉄道に代わるということとございまして、貨物会社は第二種鉄道事業者ということで、鉄道設備を借りて運行をしなければならないという法律上の決まりがありますので、これは致し方ないという解釈で。

又地委員長 現在は、架線はどこに所有になっているのですか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 現在、鉄路・架線につきましては、J R北海道が所有しております。

又地委員長 J R北海道さんの持ち物で実際に使うのは J R 貨物ですね。これは、会社は別になりますよね。そうしたら、J R 北海道さんと J R 貨物さんの中での話し合いとか、そういうふうにしてしまえばいいのではないですか。というのは、私はこう思うのです。例えば、表現はとていいのだけれども、電気設備に関しては100% 使用料をもらいます、もらうようになるでしょう。何もなければいいですけども、これだって100% もらって例えばペイするのかどうか。持ち出しにならないのかという疑問もあるし、例えば事故が起きた場合は使用料をもらっているのだから、架線の切断だとかそういうものに関しては三セクで全部持たなくてはならないということでしょう。その辺が引っかかるのですよね。だから、あえて架線に関しては、三セクで持つ必要がないだろうという疑問が出てくるのですよね。それは、「そうではないのです、これはなにもかも買わないとだめなのです」ということなのですよ。それは、私はおかしいと思うのですよね。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 その疑問につきましては先ほどご説明したとおり、法律上鉄道事業者の種類がございまして、貨物につきましては鉄道資産を持たないという制約がある中で、現在津軽海峡線につきましては J R と貨物が電化については特急と貨物で共用しているような状況でございまして、法律上の制約があるということと三セク会社が一体管理、メンテナンスを行っていかねばならないという状況でございまして。

又地委員長 いまは J R 北海道さんの持ち物ですよ、架線も。そうしたら、貨物さんはいま2万ボルト使っているでしょう。現在2万ボルト、その使っている使用料とい

うのは貨物さんはJ R北海道さんに払っているのですね。そのまま継続したらいいのではないですか。本当にそう思います。何か厄介物をというような感じがするのですよね。

町長。

大森町長 委員長のお尋ねにお答えします。確かに、厄介物がきたなという感じですが、そもそも北海道新幹線の誘致にあたりまして、J R北海道は既存の並行在来線である木古内から五稜郭までの経営分離をするということが前提でございまして、それに対して我々は判子を付いていいですよと。したがって、この三セク鉄道の区間につきましては、J R北海道は一切経営を離れるというのがまず前提になっております。その次には、今度は貨物は経営者がいなくてもそこを走らなければならないというのも一つ前提になっております。その貨物が走るためにどうするかという議論が、北海道を中心に関連する函館から木古内までの3自治体の協議でございました。その中で、当町は二つの選択肢がございました。J Rをそのまま三セクとして参画をしていく、あるいはバスに転換する。そういったのが、様々な自治体の協議の中で「一緒にやりましょう」という結論を出しました。したがって、貨物が走るということが前提になっておりましたので、この地方である函館から木古内までが例えばという仮定になりますが、もし三セクを運営しなかったらと仮定をした場合は、これは北海道が責任を持って鉄道会社のオーナーになったであろうと想定できます。したがって、ここではJ R北海道は一切タッチしない。したがって、施設等については三セクである我々がそれを譲り受けるという形になりますので、壊れないように日頃からの点検・整備なども行いながら事故防止に努めていかなければならないという今度は義務が出てくるかと思えます。

又地委員長 一番最初、「経営分離しますよ」というその時点では、例えば架線も軌道も全部買わないとだめなのだというのはわからなかったのですよね。私はわからなかったです。

町長。

大森町長 そうですね、どちらかというところと北海道新幹線を誘致するということに重点が置かれていましたので、また三セク鉄道という形で当町がそれにすっぽりはまってしまうということもその時点は想定しておりませんでしたので、残念ながら設備等を全て買うとかお金は出ていましたけれども、中身についての詳細まで精査をした判子の付き方ではなかったというのは正直なところでございます。

又地委員長 ほかにございませんか。

岩館委員。

岩館委員 1点だけお聞きしたいと思えますけれども、サラキで2回もああいう脱線事故が起きたということで先ほどもいろいろ議論があったのですけれども、いままではJ Rの所有で動いていたものですからあまり深く追求することはできなかったわけですが、今度例えばああいう事故があったとすれば、やっぱり我々がまず事故がどういうふうにして起きたのかということをもまず一番先に調べなければならないと思うのです。一つは、線路が広がったのではないかと思われる。いま、大沼のあれをきのうも一昨日もやっていますけれども、それは原因究明はいままではどうなのか。列

車が古くなって貨物が古くなって原因があったのか、いま思えば線路が広がってあそこはカーブですから、そのために脱線したのかという原因究明をまだ全然していませんでしたし、それまでも我々も立場上、JRに追求する何物もなかったわけですから、例えばこれからだってああいう事故が貨物でなくても第三セクターになって客車があるかも知れないです。ということは、ほとんど貨物が線路を広げているのですよ、はっきり言えば。その広がったところに、たまたま我々の第三セクターでやったのが何年か後に客車があれしたとしたら、その原因はどっちにあるというふうなことになれば、やっぱり何百分の1の重さでああいう客車が走っているわけですから、線路を傷めるのもJR貨物、そして広げておそらくいつていると思うのですよ。はっきりしたことはこれは原因はわかりませんが、おそらくあのカーブであの貨物の荷でいくと、我々が単純に見ても毎日走っていれば広がってくるのですよ、外側が。道路だってみな同じ、遠心力がかかっているわけですから。あの重さで遠心力をかけられたら、これを今度第三セクターでうやむやにしながら線路の補修を持たなくてはならないとしたら、これは大変な荷物を背負うことになりますよ、架線もそうですし。だから、やっぱりその辺もJR貨物とのもう少し認識合わせといいますか、打ち合わせをもっとしなければこれは引き受けてからだと大変なことになりますよ。あそこばかりではないと思うのだけれども、たまたまあそこで2回も同じところで脱線するということは、私は車両の古さではなくして線路が広がったのではないかという想定をしているわけです。それもまた原因究明は聞いても「原因はわかりません」ということになっていますから、これからはそういうわけにいかないですから、原因をきちんと突き詰めてそうなった場合どっちに責任があるのだと。JR貨物にもあるのではないのかというぐらいの、いまから相談をしておかなければ何でもこっちで持ったならJR貨物に線路を全部壊されてしまいますよ。それまでしてうちのほうが今度お金をかけなくてはならないのかということになるので、やっぱりいまからあの辺はきちんと詰めてもらいたいその辺のことを、これからのことですから。

又地委員長 町長。

大森町長 岩館委員がおっしゃるとおりだと思います。原因の報告もしつかりないというのが釜谷周辺での2件の事故でございました。いま窓口になっているのは、協議会の事務局であります道庁と、そして相手方であるJR北海道が様々な協議をしているということでございますが、まずわかっているのは貨物は走るのだということははじめからわかっていることです。その中で鉄道設備を引き受けるわけでございますので、JR貨物から相当の使用料をいただくことになりまして、また国からは貨物調整金という資金をいただくことになりまして、したがって、大家である三セクはその責任を負わなければならないと、貨物列車がいくら荷重が多いと言っても事故が起きないような日頃からの整備が必要ですし、事故が起きた時の対処これも責任者は三セクにありますので、そのような事故の発生しないように、また負荷のかかるそれ相応の家賃をいただくと使用料をいただくということで現在、事務局の北海道がJRと協議をしているところでございます。十分その点につきましては、心得て私も会議の中で発言してまいりたいと思っております。

又地委員長 ほかにございませんか。

竹田委員。

竹田委員 先ほど、架線が大きな重荷になるという議論をされています。極端な発想ですけれども、海峡線を通してトンネルを抜けて木古内、函館まで電化、函館からはずっと電化ではっていないですよ。そうすれば、架線の問題が例えば負担増になるのであれば、木古内で切り離せばいいという発想だって出るのではないですか。函館から、例えば電車の金太郎からディーゼルの貨物を引っ張る名前は忘れましてけれども、引っ張る列車だけを取り替えれば、例えばホームの下りの場合は3番線で必ず一時停止をしなければならないという部分。下りの場合だって2番線で止まっていたら、電車だけを取り替えてそのまま行けば架線は木古内からはもう函館までは不要ですよ、線を切れば負担にはならないですよ。極端な発想からすれば、そういうことも含めて木古内町が本当に架線の問題で負担増。これからの重荷だとしたらそういう部分も真剣に考えるというか検討をすべきだろうという一つの発想ですけれども、そういう部分も一応投げかけておきます。

又地委員長 ほかにございませんか。

いま、JR北海道さんがあちこちで事故だとかで国交省の特別監査を受けている最中の中で、三セク開業に向けたスケジュールに私は当然変更が出てくるだろうと思っているのですよ。その中で、開業日だけは新幹線の開通に合わせた中でどうしてもどんな形であってもというようなことなのだけれども、その辺ちょっと矛盾していないのかなと。例えば、国の特別監査を受けた中で国交省からどんな指摘が出てくるのかと。それは、新幹線の開業が遅れるような事態になれば当然三セクも遅れるということだと思っただけだけれども、ただ三セクだけが遅れるというわけにはいかないですよ、一緒でないとはだめだと。その辺もう少し、これは交通企画課並行在来線グループになるのかな。その辺とのあれを。

町長。

大森町長 事務局は道にありますけれども、決めるのは協議会になります。

又地委員長 特別監査の最中でまたきょうも大沼だと。「木古内保線工務所からあるけれども、木古内保線工務所は何もないのだろうな」というような老婆心ながらそういう気にもならないわけでもないですよ。そうするとどうなるのだろうかと。同時だ同時と言いつつも、町長、開業日というのは決められているのだけれども、そうすると国の特別監査の中でいろいろ指摘事項がJRさんに行くでしょう、そうすると、何を指摘されるか出てくるかわからないですよ。だけれども、そうすると例えば路盤だとか資産の買い取る譲り受けする部分の確認だとかそういうものが本当にできるのだろうか。ある意味では、途中まで行って見切り発車のような形にならないのだろうかというような心配もあるのではないのかなとそんなふうにも思っています。

ただ質問がないようですので、そこで三セクの協議会に向けるのかあるいはJRさんなのか、あるいは道のほうなのかわかりませんが、委員会としてあるいは木古内町議会として要望になるのか要請になるのかわかりませんがそういうものがないのかなと。これは、先ほど安全対策の部分でずいぶん議論をしていただいたという中でいろいろ意見が出ましたけれども、その意見が出たものを直接協議会なりあるいは窓口になっている北海道の担当部局なり、あるいはJRさんのほうに直接ぶつける

というわけにはいかないのかと。

町長。

大森町長 ルールとしましては、福田課長が当町を代表しております幹事会というものがああります。そこが物事を仕分けしていく作業になります。そこでは、きょう皆さんからいただいたご意見・ご質問等を提示してそこで議論をします。その中で、決定をしなければならない事項については協議会に持って行くと。北海道の立場は同じ協議は入るのですが、事務局という立場でJ R北海道との交渉役をやっているということになっておまして、この件については直接当町がJ R北海道で訪れるということは控えなければならないという認識になっておきます。したがいまして、皆さん方からいただいたのはまず幹事会で議論をすることになりますので、よろしくお願ひいたします。

又地委員長 なるほど、ルールを逸脱するわけにはいかない。ただ、いままでの特別委員会はいろいろ聞くだけ聞いて言うことを言うという形で終わっていたのです。私はそれならだめだろうと。やっぱり、特別委員会なのだからいろんな議論が出た中を持って行ってもらうと、幹事会に。幹事会のほうに持って行ってもらったその返事を委員会でもらわないとだめだと。そうでないと何もならないです。先ほど、同僚委員の竹田委員からも出ていたけれども、そのことを1番ホームの利用だとかあるいは電化云々の話それは向こうのほうに幹事会に持って行ったけれども、結果としてこうなったというきょうの報告ですよね。だから、そういう形を取らないとだめだろうとそう思っていますので、そうしたらこの特別委員会が表に出るということではなくして、きょういろいろ出たそのものを間違いなく幹事会のほうに伝えていただいてそして結果報告をお願いするという形にせざるを得ないですね。私達が委員会として出向くというのは極力避けたほうがいいということですのでそのようにしたいと思います。

笠井委員。

笠井委員 いま幹事会ということだけれども、幹事会で何をしゃべっているのか。例えば、竹田委員がいままで委員会をやる度に1番ホーム、1番ホームと言っているのです。それはあなた方のあれで全然見えてこないのですよね、どこまでどういう話をしているのか。次の幹事会があったらそういうのも詰めて、年寄りが乗るのには当然1番ホームでいいことだからきちんとこういう話があったということをこの次で説明してください。

又地委員長 いまいみじくも笠井委員から出ましたけれども、例えば幹事会が開かれて当町として何を言ったと。「こういうことを言ったのです」と当町として言ったこと、返事がこうだったと。それをあれして本当は報告を資料というものがほしかったのです。だけれどもそれが出てこなかったの、これからはそういうふうにしてほしいということにいたします。

それでは、並行在来線については以上で質疑を終了いたします。

(2) JR江差線(木古内一江差間)の廃止に関すること

又地委員長 続いて、J R江差線(木古内一江差間)の廃止に関することについてを

議題といたします。

時間の許す範囲内でしたいと思います。今回出てきたのは、バスの時間等が細かく出てきたと、あとはたいした中身がないのですよね。私はそう思っています。バスの停車位置等々に関しては前に説明もあったですし、バスは函館バスでしょう。バス会社ですよということで、あとはいろいろバスの時刻表でしょう、そういう意味では時間内にできるのではないのでしょうか。

福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 それでは、J R江差線（木古内ー江差間）の廃止に関することにつきましてご説明申し上げます。資料の4ページをお開きください。

11月29日 J R江差線（木古内ー江差間）対策協議会を開催し、J R江差線代替バス運行に関する基本方針を承認決定し、覚書を締結いたしましたので内容についてご説明を申し上げます。

はじめに基本方針について、ご説明申し上げます。

1 趣旨でございますが基本方針は、代替バスに関し対策協議会として基本的な考え方を定めることを目的とし、バス事業者に対して運行に要する費用の一部を助成することとしてございます。

2 運行事業者は、函館バス株式会社でございます。

3 運行の形態につきましては、道路運送法第4条に基づく一般旅客自動車運送事業でございます。

4 運行実施日は、平成26年5月12日からでございます。

5 運行計画でございますが、(1)運行経路及び停留所位置につきましては、運行経路は次の起点・終点を基本とし、経路地及び停留所位置は、利用者の利便性を考慮して検討することとしております。運行経路は5月12日の運行開始日から9月30日までは起点を木古内駅前とし、終点を江差ターミナル。10月1日以降は、起点は木古内駅前が変わりございませんが、終点を江差病院、江差高校としてございます。これにつきましては、現在上ノ国町から江差町まで既存のバス路線がございますことから、路線の重複を避けるため、9月30日までは江差線代替バスにつきましては終点を江差ターミナルとするものでございます。

(2)運行回数及び運行時刻につきましては、運行回数等は、当該線区廃止前における列車運転本数及びダイヤを基本として、通勤・通学・通院の動向や収支見通しも考慮して検討することとしてございます。

(3)その他といたしまして、運行に関する具体的な内容を定めるため、幹事会において実施計画を策定することとしてございます。

次のページをお開きください。

6 運賃水準でございますが、J R江差線の区間は鉄道運賃の1.3倍を上限として算定した額。それ以外の区間は、既存の近傍路線バスの運賃と同程度の額を基本としておりますが、それぞれの運賃が著しく乖離する場合には調整することとしてございます。

7 J R北海道支援金の管理及び活用でございますが、構成町の3町または代表町1町が、特定目的基金等として積立て管理及び運用を行い、運行事業者への補助に活用す

ることとしてございます。この扱いにつきましては、現在3町で協議を行っているところでございます。

8 運行事業者への補助でございますが、(1)路線維持費につきましては、各年度のバス運行に関する補助金の算出方法について規定してございます。

(2)車両購入費でございますが、アでは運行開始初年度の費用、イでは10年経過後の車両更新の費用、ウでは車両のオーバーホールに要する費用について規定してございます。車両更新オーバーホールの年数につきましては、車両状態を考慮して甲乙協議のうえ変更できることとしてございます。

9 利用促進でございますが、本対策協議会の構成町をはじめ、バス事業者、行政、関係団体等が連携して、北海道新幹線の開業などを契機に、地域における利用の拡大が図られるよう対策を講ずることとしてございます。

次のページをお開きください。実施計画につきましては、基本方針と同様の内容でございますが、具体的な記述箇所についてご説明申し上げます。

3の(1)でございますが、運行系統名は江差木古内線でございます。

次の(3)、運行回数及び運行時刻でございますが、回数は現在のJR江差線と同じく往復6回、時刻は別紙のとおりでございます。

(4)運行車両でございますが、メーカーは日野自動車株式会社、車名は日野ポンチョ、型式車両はHX9JLBEロングボデー・1ドアタイプ、乗車定員は33名、内訳は座席18名、立席14名、乗務員1名でございます。

7ページをお開きください。7ページにつきましては、代替バス路線図及び停留所位置図でございます。木古内町内で新設される停留所は、国保病院前、鶴岡禅燈寺前、吉堀の3か所となっております。

8ページにつきましては、バスの運行時刻表(予定)でございます。運行ダイヤにつきましては、JR津軽海峡線や在来線、奥尻へのフェリーとの乗り継ぎに配慮して設定することとしてございます。

9ページにつきましては、これもバスの運賃表の予定でございます。

最後の10ページでございますが、これは函館バス株式会社と構成町で締結をいたしました覚書の写しでございます。以上で説明を終わらせていただきます。

又地委員長 説明が終わりました。質疑を受けます。

吉田委員。

吉田委員 江差線に関わるバス代替の件につきましてはようやく体制が出てきたということで、7ページの位置図なのですけれども、これを見ると江差、上ノ国に十分配慮した形の中でバス停が設定されている。ただ、当町にとっては本当に吉堀の駅前禅燈寺さんの前だけということで、上ノ国では神明にわざわざ駅まで入って行ってまでも作っているのですよね。当町においては軒数こそ少ないのですけれども、吉堀からあの奥というとまだ3kmくらいあるのですよね。あそこには数軒しかないのですけれども、そこら辺のバス停の設置というのが考えられなかったのか。この辺のことをもう少し、高齢者になってたぶん車を持っていない家も何軒かあるのですよね。そういうことを考えると、せっかくこういうバスが通るのであれば、バス停の設置ということを考えていただけないものか。鶴岡地区についても禅燈寺1軒なのですけれども、大谷地と棚

部岱と2か所あるのですよね。どちらも瓜谷から出てくる部分もあるので、この辺の考え方再度考えられるのか。この辺で決定してしまっているのか。この件についてと、あとバス停はいいのですけれども、こういう天気になると待合所の設置というのが一番大事になってくるのですよ。その辺の考え方がどうなのか、2点についてお伺いいたします。

又地委員長 福田課長。

福田まちづくり新幹線課長 バス停の数の件でございますが、バス停につきましては、吉堀、禅燈寺前につきましては現在のJRの駅これを当初基本といたしまして、それで地元の町内会の皆さん、大川、瓜谷、鶴岡町内会の場合によっては集会あるいは会長さんに対しまして、「このような計画で考えております」ということでご説明申し上げ、ご理解をいただいたところでございます。その中では、「現在はいいですけれども、将来的に車が運転をできなくなったらどうする」というようなご意見もいただきました。

これにつきましては、函館バスさんにも確認はしてございますが、バス運行後、停留所の増減あるいはダイヤの変更こういったものは地域の実情に応じた変更は可能ということでございますので、それは時々の状況に応じて地域の声をお聞きして対応してまいりたいとこのように考えてございます。

また、国保病院前につきましては、これにつきましては現状上ノ国、湯ノ岱方面からの通院のかたもいらっしゃるといようなこともございまして、ここを新規のバス停の設置ということで考えたところでございます。

待合所につきましては、現状設置を考えてございません。これにつきましても、来年5月12日のバスの開設以後、状況に応じ検討の必要があれば検討をすることになってまいろうかというふうに考えてございます。

又地委員長 ほかにございませぬか。

(「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42分

再開 午前11時47分

又地委員長 休憩を解き、会議を再開いたします。

ほかにございませぬか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 ないようですので、JR江差線（木古内ー江差間）の廃止に関する事については、質疑を終了いたします。

(3)その他

又地委員長 その他で何かございませぬか。

(「なし」と呼ぶ声あり)

又地委員長 本来であれば、総合交通体系ですのでトレイン・オン・トレインの話をとあるのですけれども、皆目先が見えない中で少しの間トレイン・オン・トレインに

関する部分に関しては全く情報がないですし、あるいは来年度委員会としてどんな活動方針等になるのかもちょっと掴めないでいるところです。早くJR北海道さんのほうで特別監査が終わって、国交省からの沙汰がどういう形になるのかそれを見ながらトレイン・オン・トレインに関しては計画を立てたいとそのように思っております。

行政のほうから何かございませんか。

町長。

大森町長 私はありません。

又地委員長 ないようですので、これをもちまして第10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、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

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