

御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会 会議録

令和4年8月25日(木) 午後1時30分から午後3時
御宿町役場 大会議室

事務局(柴原)

定刻となりましたので、御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会会議を開催します。

前回会議からしばらくあいだが空いてしまいました。その間、町ではエレベーター設置協議を含めた駅のバリアフリー化に向け、JR や国交省と協議を進めてまいりました。

本日の協議会では、御宿駅の利用者が安全にホームに移動できる方法を内部で検討した経過や国交省、JR の動向についてご案内します。

その中で委員の皆様からご意見等を伺いながら町として一つの方向性を定めたいと考えています。よろしくお願いいたします。

会長(町長)あいさつ

本日は、御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会にご出席いただきありがとうございます。日頃より町行政に対しご協力をいただいておりますことに厚く御礼を申し上げます。

少し長くなりますが、本協議会は昨年3月に開催して以来 1 年半ぶりの会議となりますが、コロナの影響あり会議の開催が困難であったこと、また執行部内部の考えをまとめるにあたり、関係機関と協議が思うようにできなかったことなど、そのような状況にあって相手の都合を聞きながら協議を進めてまいりました。

後に担当者から説明がありますが、昨年12月に国土交通省を訪れました。同日に地元選出の国会議員の議員会館を訪れまして、バリアフリー推進に係るご支援をお願いいたしました。

また本年になりまして、1月中旬に横浜にあります国土交通省の出先機関の関東運輸局を訪れました。ここは JR 東日本千葉支社を管轄する機関となります。下旬になりまして JR 東日本千葉支社を訪れまして、御宿駅エレベーター設置について協議を行いました。

今年度になりまして、4月中旬に再度国土交通省鉄道政策課を訪れましてご指導を仰いだ次第でございます。そして5月になり、JR 東日本千葉支社の皆様方に森原企画部長をはじめ3名の方々に町役場にお越しいただきまして協議を進めてきたところであります。

このような中で、国土交通省より駅バリアフリーの推進についてエレベーター設置も1つの手段であるが駅構内通路の設置についての取り扱いについて資料説明があり、段差解消の基本的な考え方として単式ホームによる段差の解消という方法、もう一点は改札口入口の線路を横断してホームの1部をスロープ化してホームに上がる方法。後ほど担当者より詳しい説明がございましたが、偶然といいましょうか、国交省に出向く前に内部で利用者の安全性の確保と施設の維持管理がより安価な方法として町民の皆様からのご意見を踏まえ検討していたところございました。現在この3つの手段について安全性の確保等の面から検討に入っていると

ころであります。

具体的には5月におけるJR千葉支社との協議の中でこれら3つの手段についてそれぞれ概算事業費がどの程度かかるのか算出をお願いしているところでございます。

6月下旬になりまして、三度国交省鉄道政策課を訪れましてご指導を仰ぎました。今申しあげました駅バリアフリー化を達成するための3つの手段について、一つ一つの詳細な内容についての検証を行いました。同時にそれぞれの手段について国交省において概算事業費の算出は可能かとお伺いいたしましたところ国交省においてはそのような知見は持っていないという答えでございましたのでJRによる算出が基本となるということでございます。

また昨年12月に国交省を訪れました時に、全国の鉄道駅のバリアフリー化を加速しますと言う方針が出されまして、地方部における支援措置の充実が図られました。

内容につきましては、これまでエレベーター設置事業をはじめとした駅バリアフリー化に関する事業費については、国・JR・自治体の負担割合についてそれぞれ全体事業費の3分の1ずつの負担としていましたが、12月に出された内容につきましては、自治体支援を拡充ということで、国が2分の1、自治体が2分の1、そして維持管理費についてはJRが持つということになっております。

またこれまでのJR東日本千葉支社との協議において、JRは鉄道の喫緊の課題として鉄道ネットワークの維持をあげました。具体策として施設のスリム化とバリアフリー設備整備の両立をする方法の検討を上げております。

鉄道事業者はバリアフリー法に基づきましてバリアフリー化の推進を責務として持っております。現在このような状況にありますので今後JR東日本千葉支社としっかりと協議を進めまして御宿駅バリアフリー化の実現を果たしていきたいと考えております。

少し長くなりましたが以上でございます。よろしく願いいたします。

議題1 御宿駅バリアフリー設備の整備について

●事務局説明(柴原)

それでは、議案の説明にはいります。

前回の会議以降、間があいてしまいましたので、その後の経過についてご説明します。

前回は、エレベーターを設置することを前提にして皆様からご意見を伺ったところですが、その後、利用者の安全を確保した上でより安価で維持費がかからない方法を内部で検討いたしました。その結果、EV設置のほかに2案が出され、現在3案について検討を進めているところです。以下事務局説明

(事務局説明)

●会長

ただいま事務局から説明がありましたが何かご質問がございましたらお願いします。

●井上委員

今の説明は分かりましたけど、前回の会議では、特別の事情を探して何が何でもエレベーターを設置するための協議をするというお話をいただいたと思います。協議会の委員の中では今の経過状況は聞いてわかりますけども、それをここで方針を変えたんだっていう話をする必要があるのではないのでしょうか。

要綱8条で委員の過半数の出席をもって、半数の意見を聞いて方向性を決めていくというふうに書かれているはずですが、今回のバリアフリー化においては、今の説明内容に移行するという話をする必要があるのではないかということをもまずききたいと思います。

●渡邊委員

今の井上委員の説明はおっしゃるとおりだと思います。町の説明はエレベーター設置をやめるということではなく、ほかの方法も考えないとトータルとしてはいけないと思います。3つの案を考えられてお金の話もされてますけど、例えば案1のスロープについては、ずっと屋根をつけないといけないので別のお金をかけないといけないだろうし、若い人にとっては遠回りになるからいやだという人もいるだろうし、単線化したときには特急がとまらなくなるだろうしマイナス要因があるわけで、結果として私はエレベーターが一番だと思いますが、そういう方法を考えていますという検討しましたという報告だと私は受け取っています。同じ認識なんです。エレベーターは変わってない。

いろいろな資料でご説明いただきましたが、乗客数は少ないし、廃線がひたひたときてるし、状況は非常にまずいぞという説明はわかります。ただ前回も言いましたけど、真正面からの議論は負けるから特別なことを打ち出して「がんばろうじゃないか」というのがこないだの会議だと思うんですよ。

なぜすぐやってくれないかということとお金の問題なのか、優先順位なのか、二つあると思うんですよ。お金は方法論で整理がつくと思うんです。優先順位となると、御宿町は千葉県NO1の高齢化率です。高齢化の町をどうやって救うかということ町長の仕事でもあるけれど、熊谷知事の仕事でもあるわけですから、県あげて実証実験の場としてやるとか高齢化を打ち出してできると思うんです。

もう一つは観光ビジネスの面で観光庁ができて高付加価値の補助金とか出しているじゃないですか、ホテル業界を巻き込んで、観光事業として補助金を引き出すとか、そういう方法もあると思うんです。そういうわけで、優先順位をあげて、ぜひこれを続けて頑張してほしいと思います。

●会長

井上委員さん、渡邊委員さん、お二方にご意見をいただきましたけど、まず井上委員さんのご意見については、基本は駅のバリアフリー化をどのように実現するかということで、エレベーター設置ということで出発しておりますが、検討する中でエレベーターを含むバリアフリー化の

実現ということでいろんな方法論が出てきたとご理解をいただきたいと思います。

そういう中でこういうことを言って申し訳ないんですが、要綱改正的なものが必要であれば事後的な処置になりますけど、そのようなことをご理解をいただきたいなと思います。

そんなことで、渡邊委員さんがおっしゃっていただきましたが、まずは前回の会議で緊急性・特殊性ということでご指摘いただきましたが、おっしゃるとおりでございました。

この1年半の間で、内容的にかなり変化が見られたということで、たとえば2つぐらいあるんですが、1点は前回の会議においては乗降客数にこだわるといいますか、やはり国交省やJRもそうなんですが、1000人以下とか2000人以下とか3000人以下とかありましたけど、私はいろんな人と協議をやったんですが、国交省の答えはわかりやすくざっくりばらん話をしますと、乗降客数はあまり考慮しなくていいと最終的にいいんだと。問題は地元の熱意と必要度と要求度という話がございました。

それは鉄道政策課の課長補佐のお言葉でありますから、こういう事はしっかりと覚えてますけどね。先ほど申し上げました財源といいますか事業費につきまして、地方部の拡充がありまして、全体事業費の2分の1を国が出してくれまして、あとの2分の1を地方自治体だと。この自治体は町だけでなく県もあります。県のバリアフリーに関する補助制度がありますから十分に活用していきたいと思っております。

それと同時にこの管理費はJRで出すような形になっておりますので、地方としては例えば御宿町にとっては非常に有利になってはいますが、状況の良い展開に内容的にはなっておりますのでこれからしっかりと協議していきたいと思っております。

それと先ほども説明にもございましたが、JRさんに概算事業費を出していただくわけですが、傾向として経験といいますか事例的にJRさんが出す見積額と工事が終わった出来高とで大きな差があるんです。だいたい事例的には6割でできている。1億で見積もったものが6,000万でできています。そういうことも考慮に入れれないといけない。

ただ内容をみますと、例えば線路上の工事ですが、事故でもあってこういうことを対応しなくちゃいけないとそういう経費が全部入ってるんですね。

だからそれだけの費用になってしまうかも分かりませんが、その辺の概算見積りの出し方がやはりJRにはあるということは承知してはるんですけど、そういうこともございます。

そういう中で、これからJRさんと来月9月ごろ、この概算事業費が出るとお答えをいただいておりますので、協議を進めてまいりたいと思っております。

そのようなことで、もう一点は国土交通省のバリアフリー法に基づくバリアフリー化の推進の観点とJRが考えている立場上というか、会社経営ですから鉄道ネットワークの維持が第一線だと。同時に施設のスリム化いわば固定費の削減ですよ、経常経費の削減とバリアフリーの推進の両立を図っていくんだという考えを示されております。

そういうことで、なかなかバリアフリーを推進していく中で、固定費を削減することは難しい部分があると思っておりますけど、例えば御宿町にとってみれば、跨線橋もなかなか古くなってきて

高齢者の方が階段をなかなかのぼれないから鉄道を利用できない、利用しないんだという方々も多くいらっしゃると思ってます。そういう中でバリアフリー化を推進すれば利用者が増えると私は確信を持っております。高齢者が多いですから、駅を利用する方々が増えてくると思っております。

思ったことを申し上げましたが、渡辺委員さんからおっしゃっていただきました千葉県が各地方部・地域をみる見方、これは絶対に取り入れていきたいなと思います。観光的な視点と高齢化率が非常に高いということで、高齢化率が高い御宿駅が、素晴らしいバリアフリー化を推進したという事例を作る気持ちでいきたいと思っています。

●事務局(金井課長)

先程の井上委員さんのご意見につきまして、前回の会議の中におきましても今後様々な協議をこの会議で行った後に、国及び JR と協議を進めていくというふうに事務局側としてはご回答しております。

そうした中で、井上委員さんがおっしゃった通り、その他の内部協議の中でその他の意見が出た場合は、本来であれば要綱に従ってこの会議ではかつたうえで進めていくのが本来でございますが、1年半以上会議を開催できなかったことは反省すべき点だと思っております。

今後につきましては、いろいろな課題や方向性が出ましたら、会議にはかりながら進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

●井上委員

誤解のないようにお話をしたいんですが、私は反対ではありません。非常に高齢化率が高くなる中で、いかに「遠くまで出かけられるか」、高齢者の方をどう応援していけるかが非常に大事なことで、そのための協議をここでやるということ喜んで参加しているわけです。

3月の会議の時に1つだけ気になる発言が私の頭の中に残ってますが、ある会議では協議会と言いながらも報告会というようなお話がありました。この会議は広く皆さんのご意見を伺ってという議長の挨拶の中にもありましたけど、そういったことを広く町民を加えてやるべき話です。それについても私は前回質問をしてます。区長会の中で皆さんのご意見を伺って広くアンケート調査をしてほしいと。それについては「時期ではない」というご回答でした。ならばそれはいつですかという話を聞いておきたいと思っておりますのでお願いします。

●会長

ありがとうございます。井上委員さんからアンケートの事を前回もご質問いただきました。時期についてどのように考えるかというご質問ですが、私としましては、説明にありました3つの手段についてどう対応するか、皆さんのご意見を踏まえながらですね、例えば 1・2・3 と番号をふった時に、1番の選択肢がいいんじゃないかと皆さんのご意見をいただいた中で、さきほど説明がありました概算費用ですけど、まもなく出てきますので出てきましたら会議を開き

ましていろんなご意見いただきたいと思っています。1回では決まらないかも分かりませんが、そういった手段の方法の選択がまずはなされたほうがいいのかなど。

その次は概算事業費が、町民の皆様アンケートをお願いするときにこの方法についてはこの程度かかりますよという説明の内容は当然必要だと思いますので、最低限その二点はその方向性が決まった段階でアンケートを実施させていただくとそのように考えております。

●塩入委員

前回の会議ではエレベーターありきで、それをどういう風に進めていくかというための会議だと言う趣旨だったと思います。これが、今回新たに選択肢が設けられたという事で、私自身は方針転換した良い形になったかなと思うんです。

1つお伺いしますが、この第一案のスロープの設置なんですけど、こういうことができれば1番良いのではないかと思っていたんですが、JRさんの決まりで線路を横断する形はできないんじゃないかというような話があったかと思うんです。以前の話だと、わざわざ地下にトンネルを掘ってスロープを作るとかそういった案も出ていたと思いますが、今回これがほんとに実現可能なのかどうかと言う案がいま出てきたのかという部分が知りたいです。

●事務局(金井課長)

資料はお配りしていませんが、令和2年3月31日に国土交通省鉄道局施設課が、駅等における旅客用構内通路の設置に係る取り扱いというものを示してございます。その中で利用者が少ない鉄道駅はなかなか段差解消が進んでいないという状況の中、1日あたりの利用者数の上限や構内通路を通過する列車速度の制限など、そういったものを満たすような駅については構内通路を設置することも可能だというのが示されてございます。

●会長

補足いたします。今の国土交通省から示され取扱要綱的な内容については、昨年12月に私たちがはじめて行ったときに示されました。

そういう中で、3つの方法も書かれてあるんですが、今までの経緯の中で安全性に対する感覚が国土交通省とJRはかなり温度差があります。

もう一点は、国土交通省はいろんな資料でも示されておりますように、やはり日本全体の社会が高齢化が進んでいてバリアフリーの推進は絶対に必要なんだと考えておりますのでいろんな条件の中で推進していきたいという考えが国土交通省にあります。

もう一方、JRさんはそういう中でも先ほど申しあげました鉄道ネットワークの維持が先決という大きな観点がありますから、同時にスリム化を図りながらバリアフリー化を推進していかねばいけないという観点がございます。

安全性という事について非常に温度差がある。例えばこれまではJRさんの意見を聞くと平面の踏切横断は非常に危険だからダメだと、もう1~2年ぐらいまで聞いていました。

そういう中で、昨年の12月に資料が出され、こういうこともできますよと。今後は JR さんと協議するときは必ず国土交通省の方に入ってもらいます。間を緩和してもらいます。かなり差があるんです。そういう中で、スロープについては現在九州の JR 日豊線で山之口駅という駅がありまして、具体的に踏切り横断について工事に入ろうとする段階にありますので山之口駅で工事費や管理費、設計費がどのくらいなのか、まもなく出てきますので地域によって状況が違いぴったり同じとはいきませんが、かなり御宿駅と似ています。御宿駅は特急が止まりまですけど、山之口駅は止まりません。1日の乗降客は300人程度です。

御宿駅はコロナ禍で下がってますけど乗降客で700人程度です。そういうことで、状況によって違うんですけど、それは可能だということを実践してますから、そういう段階に入ってますからこれは1つの大きな参考になるのかなと思っております。

●渡邊委員

JR が何をやりたがっているかちゃんとかまないと。JR はもしかすると特急を止めたくないとか考えていると、横断はありえないわけですよ。実質単線化ですよ。通過するときはあまり関係ない。一回止まったあとそこを横切ると危ないわけですよ。確かに温度差もあるかもしれませんが、JR が違うことを考えているのかもしれないので、御宿にとって良くないことが起こらないように気を付けてやってください。

●事務局(柴原)

再度確認の意味でご説明させていただきます。あくまで事業主体は JR です。町は事業主体である JR に対して国と町が補助をすると言う形です。

さきほど3分の1だとか、2分の1だとかの説明させていただきましたが、その前段で JR が御宿駅においてバリアフリー化を図るということを決めると同時に、補助金を活用するなかで事業負担の割合を決めていくということでございます。

●渡邊委員

事業主体が JR だけだと思わない方がいいですよ。自治体が事業主体でも世の中のルールとしては成り立つわけですから。もっと幅広く考えてやったほうがいいですよ。

●事務局(柴原)

あともう1点ですが、補助金の関係ですが、基本は国 3 分の 1、JR 3 分の 1、町 3 分の 1 という大前提の補助スキームとしてあるんですけど、地方部における支援ということで、2 分の 1 の話をさせていただきました。

これにおいては JR がそもそもの3分の1を出せない状況である地方駅において、国が半分、自治体が半分で維持費は JR が持ちますということで、町の負担が3分の1から2分の1に増えるという意味です。

補助の種類としては増えてるんですが、負担としては3分の1から2分の1に自治体の負担は増えると言うところをご理解いただければと思います。

●会長

先ほど渡辺委員さんがおっしゃっていただきましたけど、エレベーターは平成25年位から検討に入ってましてね、何回か JR と協議をしてきましたけど、私は昨年議会でも申し上げましたけど 1 番の大きな反省点はこれまでの協議の中で弱腰ってという言葉ではないんですが非常におとなしすぎたということで、しっかりとですね自治体が持つ主権といいますか主張していきたい。

といいますのは、国土交通省が正面きって言っている事は、バリアフリー化の円滑な推進のためには国・地方公共団体・鉄道事業者による三位一体の取組みが必要不可欠だと言ってるんですね。三位一体というのは皆平等だと私は理解してますんで、だから今までは会社経営だったから引込み思案だったんです。これでは JR さんのいうことを聞いてたら何も進みません。どんどんいろんな意見を交換してこれから当然やっていきますけどね。

自治体は町民の命を背負っているんだ、暮らしを背負っているんだという覚悟と信念をもってやりますんで、それは一言申し上げます。JRさんとの協議においても国との協議においても皆平等の立場でこの三位一体としてこの事業を推進していくんだという考えであります。

●塩入委員

私は渡辺委員がおっしゃってる危機感っていうのは、非常に共感する部分があって、やっぱりどんどん鉄道も縮小していく方向性にあると思っていて、みどりの窓口が閉鎖されたのは端的な事例じゃないかと思ってます。駅で特急券が対面で買えなくなったわけで、今後を見据えると、特急が停車しなくなる布石の第一段階ではないかと私も思ってます。

それを阻止するためには、政治の力で何とか JR さんと協議の上でそこだけは何とか死守していただけるように町長はじめ皆さんにお願いしたいと私は思ってます。

●会長

おっしゃる通りで、おとなしくしているとじり貧になりますから、そのままひいていきますので、やっぱり主張すべきは主張して、特急の問題にしましてもそれは必要だと思います。しっかりとやっていきたいと思えます。

●吉清副会長

新たにバリアフリー化の二案がエレベーターに加わったということで、これはいいんですが、先ほど町民アンケートという話がでましたがこれは決定ですか。

●会長

決定ということよりも、町民の皆さんも非常に関心が高いと思うんですよ。いろんなやり方もありますけど、協議会の皆さんのいろんなご意見をいただいていた中で、進めてもいいんじゃないかっていうご意見があるかもわかりませんが、やはり大切な事業でありますので一つ一つ少しずつ皆さんにも知っていただくために、基本的な内容をもってアンケートをかけた方が良くはないかと私自身は思っております。皆さんがかけなくてもいいよって言うんだったらそれでも結構ですけどね。

●吉清副会長

町長の決意がもうやるんだって言ってましたから、それでまた町民にアンケートとって、おそらくバリアフリー化について賛成の方が多かろうと思いますけれども、協議会のあり方も含めて町長が決意を強く絶対やるんだと言うことであれば、我々の声の必要性もあまりなくなってくるので。

それと渡邊さんもおっしゃられていたとおり、いろんなお金の出方というか、こういう方法があるというところをハッキリした上で、町の負担が初期投資でいくらかかって、どのくらいかかっていくのかということ、みても御宿町はお金がないので直さないといけないうところを直せていないじゃないですか。だからそういった意味でいうと、意見は言えますけども、具体的なものを出していただいて、また物価が上がってくるっていうから、倍くらいになってしまふ。電子部品も物不足が言われてて、沸かし器も新品がないと。そういった意味でいったら、現時点の見積りで町の負担はこうで、これだったらやっていけるねということまでいかなければいけないだろうと思います。

要はお金を集めて行こうよと言って、町長主体となって提示していただいて、国交省や JR と話をしないといけないんでしょうけど、JR は普通では言わないことを千葉日報で言っちゃって、もう廃線にしたいんですよ。そういったことも含めた中で、JR がそこにどれだけいったらもうのらないと思いますけど。

そんな予測は別にして、もしかしたら町は維持管理できないということになるかもしれないって現状で、じゃあどうするのということもあろうかと思えます。

●会長

復唱しますと、現時点で前回の会議と違うところはバリアフリー実現のために 3 つの手段が出されてきたという事の中で、これに関する概算費用がいま JR さんをお願いしてあるところでもあります。また、概算費用が出てきましたら皆様方にお示ししまして、いろいろなご意見をいただきたいと思っております。

●事務局(金井課長)

吉清副会長からお話ありました通り、町は JR 駅のバリアフリー化だけでなく公共施設のバリアフリー化もなかなか進んでいない状況があります。また老朽化が進んでいる施設も多々あります。

生活道路や橋などいろんなものが老朽化しておりますので、JR の中の優先順位ということもあると思いますが、町における事業の優先順位というものも1つずつ立てていかなければいけませんので、財源も含めそうした優先順位、住民の望んでいる優先順位も含めてアンケートをして住民の意見を聞きながら計画を立てていかないと、1~2年の話ではございませんので、これからの御宿町の中でずっとそれが影響していくことになりますから、方向性を決めるのと同時に住民の意見収集をしまして、町においても限られた財源になりますから優先順位を決めていくしかないのかなと思っております。

また先ほど渡辺委員や塩入委員がご心配していただいたように、特急の件でございますが構内通路を置いている九州の駅、町長からもお話ありましたが、やはり特急は走っておりません。そうした中で、特急のスピードというのは安全面に置いて JR が非常に気にしているところでございますので、そうしたところが本当にクリアになるのか、そういった部分も1つ1つ JR と協議をしていかないと。

2つの案がどこまで実効性があるのかということ、現時点では分かりませんので、9月中には JR で概算費用を出していただけるんじゃないかなと思っております。それが出ましたら安全面を含めてどの程度実行可能なのか、内部協議またこの協議会で協議をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

●井上委員

アンケートについては、やれと言われればやりますと言う話は、私は区長会の代表として出てきてそれをお願いしたいという話を以前もして、それはやりますという時期の話だけの話ですから、その言い方をされると非常にどういふつもりで聞いてたんですかねって話があるんですが、それを答えてくれますか。

●会長

アンケートの必要性ということで、先ほど吉清委員からありましたけど、私も言葉が誤ったかもしれませんが、井上委員さんが代表としてみえていただいて、おっしゃっていただきますので、当然尊重する意味ではやりますということにさせていただきます。

●堀川委員

私もこの件については町長と一緒に国交省、JR さんとも話の中に入って、意見聞いたり町長の了解を得て意見を申し上げたりしております。

今テレビ・ラジオ等で全国的に地方路線が厳しい状態を JR さんが打ち出しているわけです。

毎日ですね、地方路線の廃止だとか問題に出ているわけです。それに対して、国交省は対応を考えて、我々がこの問題に取り組む以前と比べて、国交省の態度も変わってきている。

そういう意味において、御宿町においては最後のチャンスじゃないかなあと。この時を逃したら永久に来ない。新聞記事を見ましたら、勝浦までは今のところ JR は OK を出している。勝浦から鴨川までは結局路線をはずすというようなこともできています。

新聞をみていますが 5 日間のシリーズで路線廃止がうたわれているんです。

それぞれの市町村長が、何とかして残したいという住民の声を訴えているのを新聞記事でみました。私が申し上げたいのは、御宿町の駅はあります。しかし半分は死んでいます。

跨線橋を渡れない人はもう使えないんですね。いろんな人と会って話をしますとね、大原行くのに今までだったら電車を使えたと。150円か 200 円位で行けたんだけど今はタクシーを使うと2千何百円かかると。こういうようなことを訴えられているわけです。

利用したいけど利用できない。鴨川の病院に行くのにも勝浦に行ってからいくわけです。

もう1点はバス路線を使ってはどうか。北海道や九州、広島などでは使われている。

ここはバス路線はなじまない。ですからどうしても鉄道路線を直さないといけません。

勝浦までということで JR も言っているわけですから、これをどう生かすか。これが我々の政治的な仕事で国と県と JR と戦っていくのか、私は決意をしていかないといけないのかなと。

私も議員のはしくれですから覚悟しておりますけれども、せっかく駅があるわけですから、窓口はなくなりましたが、駅はつかわなきゃいかんのです。使う人を増やさないといけません。使いたい人はいるけれど使えないという、半分死んでいるという言葉は悪いんですが、私はそう受け止めています。

町長においては国会議員や国土交通省にかなりの決意をもって、今までにない迫力で交渉されてきました。JR さんがどうしてもきかない場合、一緒にいってあげると国交省に言わせるぐらい町長も一生懸命にやっていますんで、協議会のメンバーを中心に、さきほどアンケートの問題もありましたけれど、私は町民のアンケートを持って交渉してもいいんじゃないかなと。それくらいの決意でいかないとかなり難しいんですよ。難しいのは町民の皆さんも知っています。しかし何とかしてほしいと。そういうことで、第1回の会議から今日まで何回か国交省に行っております。JR にも行っていますが、JR さんはコストを考える。コスト的にもたないよという言い方をするわけです。国交省はバリアフリー化していかなあかん。また高齢者や身障者をそのままにしておくわけにはいかん。そしてもう1つは過疎化ですよ。いろいろな要素が絡んでいるわけで、ぜひ一緒になって協力してこの問題の解決に取り組みたいです。

●井上委員

前回の会議も町ホームページにこの内容が掲載されてきました。この会議についても、ぜひとも皆さんに知っていただくために、議事録を掲載願いたい。それと、要綱の中には議事録署名人が記載されていませんで、ぜひともホームページで皆さんに知っていただきたいと思えます。よろしく願います。

●事務局(金井課長)

会議の資料及び議事録につきましては、できるだけ早めに調整しまして、会議資料とともにホームページに掲載をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

その他

●事務局(金井課長)

参考資料ということで、新聞記事また JR の千葉支社の方から正式にいただきました乗車人員の昨年度とその前の年、また 2018 年度のコロナの影響を受ける前ということで資料をいただきまして、その中でお話をしたことについてメモとして記したものを配布させていただいております。

この中にございますように、御宿町につきましてはコロナ前からまだ 63.5%しか回復ができていないということで、そちらにも書かせていただいておりますが、先ほど勝浦-鴨川間の路線の方が平均1000人いてないということで、JR 東日本の検討の中の路線の1つに入っておりますが、一旦の路線のくくり方では勝浦-鴨川となっておりますが、JR 千葉支社とのお話の中では、御宿駅から下の回復率が非常に低いと言うことでお話をいただいております。この辺が勝浦だけではなくて御宿駅としても路線の存続をするためには利用者数の増加策をやっていないとなかなか厳しいのかなという風に、その打ち合わせの中では感じてございます。

民営化のとき、またそこから直近5年間の路線ごとの乗車数が載っていますが、ピンクで示した路線につきましては、民営化元年の12,063人が、現在は5,061人と半分以下ということで JR 千葉支社としてもかなり厳しいというお話をいただいております。

コロナだけでなく、生活様式がだいぶ変わりがちで圏央道やアクアラインの発達ということで、車の利用者が増えているということで、これは御宿駅だけではありませんが、現状 JR の中でこういった部分が多く大きく影響しているというお話をいただいております。

JR 発足の年は、黒字路線の売り上げを内部補助という形で赤字路線のほうにその費用を回して、補填をするということで運営を続けてきておりますが、コロナ等の生活の変化によって黒字路線も大きく下回っているなかで、黒字の駅を利用している方たちも今後はバリアフリー化にかかる経費が運賃に乘せられて、それを活用してバリアフリー化を進めていくということを JR 東日本が表明しております。

JR を取り巻く状況の中、なかなか厳しいという事は避けては通れないと、議論から外して考えることはできませんので、そうしたことも踏まえながらバリアフリーと JR の路線の維持、また JR 駅の経費のスリム化、そういったものを一緒に考えていかなければなかなか実現が難しいのかなというふうに感じてございます。

委員からもお話がありましたが、バリアフリー化ができて、特急が止まらないとか本数が少なくなるということであれば、毎日鉄道を利用している方にとっては なかなか使いにくい駅になってしまいますので、そうした両面からご意見いただき考えながら進めていきたいと思

いますのでよろしくお願いいたします。

●会長

最後に一言、新聞記事等をコピーさせていただきましたけど、あれを見ますと各地域の自治体の首長の立場がですね、この線を廃止したいとか協議したいということが出てきた場合に、首長の立場は存続を希望したいと。存続するために乗降客を増やす政策とかそういうことをいろんなことで考えていきますよと言うことが組長の立場です。

私もそう思っております。そういう中で、バリアフリーを推進することによって利用者が増えるというような良い循環になるように。

また、そのことによって施設のスリム化が図られ、鉄道ネットワークの運営の安定化が図られるような政策を考えて、これは非常に難しいかも知れませんが、ある意味では JR と協議の中で幾分か見えてくるんじゃないかと私も思ってます。鉄道ネットワークという事は非常に大事なことであります。

そういうことも頭の中に入れまして協議をさせていただきたいなと思っております。

委員の皆様方にもいろんなご意見いただきありがとうございました。今後ともご指導いただきますようお願いを申し上げまして、これで会議を終了します。