

# 鉄道ネットワーク・ワーキングチーム フォローアップ会議（第3回集中審議）議事概要

1 日 時 平成30年2月3日（土）13時00分～14時20分

2 場 所 北海道庁本庁舎 3階知事会議室

## 3 出席者

区分	職	氏名
学 識	北海道大学大学院工学研究院准教授	岸 邦宏(座長)
	北海道大学公共政策大学院特任教授	石井 吉春
	北海道大学大学院経済学研究院教授	吉見 宏
J R	北海道旅客鉄道(株)専務取締役総合企画本部長	小山 俊幸
自治体	北海道市長会長（伊達市長）	菊谷 秀吉
	北海道町村会長（白糠町長）	棚野 孝夫
参 与	北海道運輸局次長	大立 康祐（代理）
	日本貨物鉄道(株)取締役兼常務執行役員	玉木 良知
道	北海道副知事	山谷 吉宏
	北海道総合政策部交通企画監	黒田 敏之

## 4 議事

- （1）前回の議論の整理
- （2）鉄道網のあり方について

## 5 内容

- ・ 今回の議論は、個別線区の存廃判断や、線区の優先（重要）度に関する格付けを行うものではないことを再確認した上で、鉄道網のあり方について最終的な議論を行った。
- ・ なお、会議終了後のぶら下がりにおいて、岸座長から、これまでの議論を踏まえた最終報告に向けた論点として、別紙により説明を行った。  
(※最終的な考え方を示すものではない)

## 6 今後の対応

- ・ 本日の議論を踏まえ、岸座長と事務局において最終調整を行い、2月10日（土）に開催予定の「総合交通政策検討会議」で報告を行う予定。
- ・ 道では、今後、北海道運輸交通審議会や道議会での議論を経た上で、「北海道交通政策指針（仮称）」を年度内に策定する。

## 鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議 最終報告に向けた論点整理

- 本資料は、フォローアップ会議における集中審議の結果を踏まえ、鉄道網のあり方に関する考え方について、論点を整理したものである。
- 本日の審議内容を踏まえ、座長において整理の上、2月10日（土）に開催予定である総合交通政策検討会議において最終報告を行う予定。

### 1 検討の前提

- 個別線区について、存廃など直接結論を出すものではない。
- 新幹線札幌開業が予定される2030年度を念頭に、中長期的かつ全道的な観点から検討を行う。
- 地域においては、今後策定される「北海道交通政策指針（仮称）」の方向性を参考に、将来を見据えた鉄道網のあり方について、道や国も参加して、さらに検討を行うことが必要。

### 2 持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方

- 持続的な鉄道網の確立に向けては、JR北海道の徹底した自助努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても可能な限りの協力、支援を行うことが重要。
- 本道は鉄道施設の老朽化が著しく、財政状況が厳しい自治体が鉄道施設を保有し、鉄道運営を継続的に担っていくことは難しい。
- 今後、関係機関が相互の理解と協力のもと、一体となった取組を行うことが不可欠。

### 3 鉄道網（維持困難線区）のあり方

#### <道央・道南地域>

#### (1) 札沼線（北海道医療大学～新十津川間：47.6km）

- 他の交通機関や利用の状況などを踏まえる必要。

#### (2) 日高線（苫小牧～鷗川間：30.5km）

- 他の交通機関や利用の状況などを踏まえる必要。

#### (3) 日高線（鷗川～様似間：116.0km）

- 線路と海岸線が近く、自然災害が頻発するなど厳しい環境に置かれた路線。
- 利用状況や、昨年11月に公表されたバスやDMV等に関する調査結果を踏まえる必要。

#### (4) 室蘭線（沼ノ端～岩見沢間：67.0km）

- 他の交通機関や利用の状況などを踏まえる必要。
- 貨物輸送のあり方について、地域での検討・協議と並行して、関係機関による議論が必要。

## <道北地域>

### (5) 宗谷線（名寄～稚内間：183.2km）

- ・ ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性を見据える必要。
- ・ 国土形成や、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワーク。

### (6) 根室線（滝川～富良野間：54.6km）

- ・ 利用状況や農産物輸送を一部担っていることを踏まえる必要。
- ・ 貨物輸送のあり方について、地域での検討・協議と並行して、関係機関による議論が必要。

### (7) 根室線（富良野～新得間：81.7km）

- ・ 圏域間のネットワーク形成などの観点に十分配慮が必要。

### (8) 富良野線（富良野～旭川間：54.8km）

- ・ 現状の観光利用だけで、鉄道を維持していくことは難しい。
- ・ 関係機関が一体となって、観光路線としての特性を発揮するよう取組を行う必要。

### (9) 留萌線（深川～留萌間：50.1km）

- ・ 利用状況や、2019年度の高規格幹線道路の全線開通などを踏まえる必要。

## <道東地域>

### (10) 石北線（新旭川～網走間：234.0km）

- ・ 国土形成や、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワーク。
- ・ 貨物輸送のあり方について、地域での検討・協議と並行して、関係機関による議論が必要。

### (11) 釧網線（東釧路～網走間：166.2km）

- ・ 現状の観光利用だけで鉄道を維持していくことは難しい。
- ・ 関係機関が一体となって、観光路線としての特性を発揮するよう取組を行う必要。

### (12) 花咲線（釧路～根室間：135.4km）

- ・ 北方領土隣接地域における鉄道の役割を十分考慮する必要。
- ・ 国の北方領土対策や高規格幹線道路整備の状況も踏まえる必要。

## 4 持続的な鉄道網の確立に向けて

- ・ 今後の本道を支える交通ネットワーク形成のためには、維持困難線区沿線だけでなく、オール北海道として、あらゆる関係者の協働が必要。
- ・ 交通モード間の連携を強化し、利用者にとって利便性が高いシームレスな交通体系を確立すべき。
- ・ 住民の側も、公共交通の担い手としての意識を高めていく必要がある。