

## 第4回道南地域第三セクター鉄道開業準備協議会議事録

日 時：平成 25 年 8 月 23 日 16:00～16:30

場 所：渡島総合振興局 3 階入札室

### 【北海道交通企画監】

- ただ今から、「第4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」を開催致します。開会にあたりまして、副知事の荒川からご挨拶を申し上げます。

### 【北海道副知事】

- お忙しい中、「第4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」にご出席いただきありがとうございます。
- 北海道新幹線新函館（仮称）開業まであと2年7ヶ月あまりとなっており、皆様方市町村をはじめとして道南地域、近隣の振興局においても、観光資源の発掘や、広域的な連携の中で、観光振興や地域活性化に向けた取組が、着実に進みつつあると思っております。今後皆様方と力を合わせて、この開業を地域活性化の起爆剤とできるように、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。
- 一方、本日のテーマである並行在来線につきましては、今年3月の協議会において、第三セクター鉄道会社の経営や運行に関する基本方針の取りまとめをさせていただきました。
- 本日は、この基本方針を踏まえて、今後の鉄道事業許可申請に向けた具体的な事業計画の検討等のベースとなる経営計画の素案について、協議をいただきたいと思っておりますので、よろしく願い致します。

### 【北海道交通企画監】

- それでは、次第に沿って進行しますので、よろしくお願いいたします。
- まず、議題の（1）「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画（素案）について」事務局からご説明します。

### 【北海道交通政策局長】

（資料1により説明）

### 【北海道交通企画監】

- それでは、ただ今説明した内容について、質問等ご発言があればお願いします。

### 【木古内町長】

- 要員数は、55人の予定を大幅に増員すると記載されていますが、どの程度ですか。

### 【北海道交通政策局長】

- 55人は、先の試算を行った際に、先行事例の要員数を参考に算定しました。
- 現在、JR北海道と各部門別の必要人員を調整していますが、単純にJR北海道の数字を積み上げれば、100人に近い数字になります。安全運行が第一ですが、安全運行を確保するための必要最低

限の要員数とするため、どこで折り合いを付けるか詰めているところです。

【北斗市長】

- 乗車券の販売体制については、基本的に利用者に不便にならないよう対応してほしい。
- 今の試算は先行県を参考にしていると記載していますが、要員が55人から大幅に増加する理由として、先行県と北海道の実態に違いがあるのでしょうか。事故が多発しているのも、特に安全面での増員なののでしょうか。
- 不用資産を整理した上で譲渡するよう要請することですが、資産の要否は、こちらから提案するのでしょうか。例えば上磯駅に複数の線路がありますが、この線路やホームが必要か否かについては、こちらから提案することになるのですか。

【北海道交通政策局長】

- 要員数は、北海道特有の要件として、積雪寒冷地がありますが、要員数にどの程度影響しているのか、端的にこの部門で何名増えていると説明することは難しいです。
- 現行試算においては、先行事例の要員数を営業キロ等で除して求めた単価を基に、江差線の営業キロ等に乗じて算定したところですが、立ち上げ時点の要員体制は、基本的にJR北海道の体制を引き継ぐこととし、現在のJR北海道の体制を基に調整します。
- 資産は、JR北海道から譲渡される資産の台帳を示していただいております、道で台帳の内容をチェックするとともに、現地で資産の確認などを行います。
- JR北海道には、不用なものをあらかじめ台帳から除くよう依頼していますが、台帳をチェックし、不用と思われるものは、JR北海道に申し入れる考えです。

【北斗市長】

- 例えば、上磯駅は線路が4本、ホームが2本あり、全部は必要ないと思うのですが、JRに対して、整理するという強い意志を持って交渉していただきたいと思います。
- 要員については、場合によっては将来減ることもあり得るということですか。

【北海道交通政策局長】

- はい。

【木古内町長】

- JR貨物から、貨物調整金以外にお金をいただくことは、あるのですか。

【北海道交通政策局長】

- 線路使用料は、経営区間を通過する車両数に応じて按分するという一定の算定基準に基づいて、お支払いいただくものであり、それ以上のものをいただくことはありません。
- JR貨物については、今後出資を要請したいと考えています。

【北斗市長】

- 貨物列車専用の線路はあるのですか。例えば駅構内の線路が3本ある場合、旅客で使うのは1本又

は2本で、貨物列車のために残す線路もあるのですよね。

【北海道交通政策局長】

- あります。例えば木古内駅であれば、旅客が使う非電化の線路と貨物が使う電化された線路をそれぞれ残す必要があり、電化関連の設備は、貨物のために三セクが保有します。

【木古内町長】

- 木古内駅を例に取りますと、駅構内の線路が5本あるうち3本が電化され、残りの2本は非電化ですから、3本はJR貨物専用と言っていいと思います。

【函館市長】

- 五稜郭から木古内までの電化設備は、JR貨物しか使わないのですか。電化設備の管理は、誰がするのですか。第三セクターの列車はディーゼルなので、電化設備は要らないですよね。

【北海道交通政策局長】

- 旅客列車は使用しませんが、貨物列車は電気機関車による運行ですので、そのための設備も第三セクターで保有して、JR貨物に貸すこととなります。

【函館市長】

- 設備の保有は義務づけられているのですか。

【北海道交通政策局長】

- 義務づけというよりは、そもそも並行在来線問題をどうするかという時に、JR貨物が使用する設備についても、この第三セクターで保有するというようにしています。

【北斗市長】

- JR貨物は財産を持たないということですね。

【北海道交通企画監】

- そうですね。

【木古内町長】

- 現在は貨物列車51本に加えて特急列車が20本運行していますが、経営分離後は貨物列車だけになるので、使用料の計算方法を変える必要があると思いますが。

【北海道交通政策局長】

- そうなります。現在は寝台列車や特急列車も合わせて、全体で貨物の割合を按分し、JR貨物が使用料を支払っています。経営分離後は、貨物列車が51本と三セクの旅客列車が37本運行されますが、特急列車が算定から除かれるので、貨物列車の比率が高くなります。

収入のうちの85%くらいがJR貨物からの収入であり、旅客収入は15%くらいです。

【北斗市長】

- 寝台列車が走っても収入が増えるわけではないのですか。

【北海道交通政策局長】

- 寝台列車が走ると五稜郭・木古内間は第三セクターが寝台列車を運行するということになりますので、収入は増えます。乗客から三セクが運賃収入や特急料金を受け取り、JR北海道に対して車両使用料と乗務員経費を支払い、その差額が三セクの収入になります。

【北斗市長】

- 例えば、線路が不用な場合、線路を撤去するかはともかく、その土地を譲受しないことは、難しいですよ。

【北海道交通政策局長】

- どの程度の評価額で譲り受けるか、できる限り低価格でということを要請しています。

【北海道交通企画監】

- この経営計画は、運行に当たっての基本的な考え方を整理し、これを基に鉄道事業許可申請に向けた準備等を進めていく大切なものです。次回の協議会を10月に開催し、経営計画として決定したいと考えていますので、よろしくお願いします。
- 最後に副知事から一言申し上げます。

【北海道副知事】

- 本日はありがとうございました。また、素案について色々ご質問・ご意見をいただきまして、重ねてお礼申し上げます。
- 今、石橋交通企画監からありましたように、10月の経営計画の策定に向けてJR北海道との調整等を進めています。
- 先日、皆様方とJR北海道に対し合同要請をさせていただきましたが、一体となって取り組むことで、より確実な支援をJR北海道から引き出すことに繋がると思います。これからは是非力を合わせて取り組んで参りたいと考えていますので、よろしくお願いします。
- 資料の中でご説明しましたが、厳しい経営が予想されますので、利用促進が大変重要になりますが、スタートする前から沿線住民の方や関係団体とそれぞれの地域においてコミュニケーションを深めていただき、地域の鉄道という意識を作っていただくことが大切であると考えていますので、よろしくお願いします。今日はどうもありがとうございました。

【北海道交通企画監】

- 以上をもちまして本日の協議会を終了します。ありがとうございました。

(以上)