

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第2回後志ブロック会議

議事録

平成25年12月26日(木)13:55～15:10
後志総合振興局 講堂

(北海道交通政策局長)

- ただ今から「北海道新幹線並行在来線対策協議会第2回後志ブロック会議」を開会いたします。開会にあたりまして、交通企画監の石橋よりご挨拶申し上げます。

(北海道交通企画監)

- 交通企画監の石橋でございます。本日はよろしくお願ひします。北海道新幹線並行在来線対策協議会第2回後志ブロック会議の開会にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。本日は、年末の非常に押し迫った時期に開催するという事で、大変足下の悪い中出席を賜りましてまずは御礼申し上げます。

交通行政は非常にJRの問題も含めまして課題も多い訳でありますけれども、様々な点で各市町村にご理解とご協力を賜りますことに、重ねて御礼申し上げます。

北海道新幹線開業まであと2年3ヶ月余りとなりました。道南では、北斗市と木古内町の駅舎の建設や七飯町の車両基地の建設も相当進んで本当に新幹線開業まで間近という感じになっていきます。道南の渡島・檜山を中心に、開業を地域の活性化に活かそうという地域づくり、まちづくりの取組、二次交通の検討や実証運行の取組が進んできております。

道におきましても今年の3月に北海道新幹線開業戦略会議を立ち上げ、新幹線の開業効果を道南地域だけではなく、全道に波及させるため、今官民連携のもとでオール北海道の体制で、いろんな取組の検討を進めているところであります。そういった中で、胆振・日高や空知、上川などで官民の組織を作って検討に関わってきており、少しずつ全道的に開業効果を広げていこうという機運が広がってきていると思います。

また、新幹線の建設費の負担の関係では、管内で小樽市と倶知安町に負担の同意を賜り、御礼を申し上げたいと思います。新聞等でご承知かと思いますが、札幌市とも8月から検討を始め、結構時間が経過しましたが、5割の負担の同意を賜り、大変良かったと思っております。

一方でJR北海道の問題が北海道にとって非常に大きな問題となっております。車両の事故から始まり、保線管理の問題、さらにはデータの改ざんというあってはならない事態となっております。道民生活、経済全般にわたり影響を与えている状況にあると思います。そうした中で、新幹線開業と同時に経営分離されます江差線の五稜郭・木古内間の検討にも少なからず影響が出つつあります。現在、国による特別保安監査が入っており、いつ終息するか分からない状況であり、一昨日には経営陣の刷新という報道もなされており、先の見通せない状況にあり、道として、並行在来線の安全運行体制を確保していくために、国の監査結果に基づく措置やJR北海道の対応状況といったものを十分見極めた上で、会社設立に向けたスケジュール等について、今は来年の5月に準備会社を設立する計画ですが、その見直しにつきまして、年明け1月中旬に道南地域の協議会を開き、道と2市1町で対応方針を決めていきたいと考えております。

本日は、現在検討を進めております、江差線の三セク鉄道会社の検討状況をご説明するとともに、先行県の検討状況や国の並行在来線に対する支援制度、さらには札幌延伸に向けた工期短縮の動きや函館開業に向けた取組状況、さらにはJRの重大事故の状況とそれに伴う道の対応をぜ

ひ情報提供させていただきたいと考えております。

この会議は、年1回の会議でありますので、ぜひ幅広く情報交換、意見交換ができれば幸いです
と思っております。

以上、簡単ではございますが、開会あたっての私からのご挨拶とさせていただきます。本日は
よろしくお願いたします。

(北海道交通政策局長)

- 議事に入ります前に、お手元に配付しております資料の確認をさせていただきます。
 - ・資料1-1として 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)の概要、
 - ・資料1-2として 素案の本体
 - ・資料2 北陸各県における並行在来線経営計画の状況
 - ・資料3 並行在来線に対する国の支援制度
 - ・資料4 北海道新幹線の工期短縮に向けて
 - ・資料5 北海道新幹線の開業効果の全道波及と拡大について
 - ・資料6 JR北海道の重大トラブル等と道の対応
- として資料を配付させていただいておりますので、ご確認をお願いします。
- それでは、議事に入ります。これ以降は、石橋交通企画監の司会進行で進めて参ります。

(北海道交通企画監)

- それでは、早速議事に入らせていただきます。
最初に議題の(1)「並行在来線の開業に向けた検討状況」につきまして、事務局からご説明いた
します。

(北海道並行在来線担当課長)

～資料1、2により説明～

(北海道交通企画監)

- 資料の1-1と資料2をご説明しましたが、本来であれば10月に要員数や収支予測の数值的
なものを入れた経営計画を策定する予定でしたが、JRの問題が絡んで現時点で8月に作った体
裁的なことしか記載されていない素案でしか情報提供できないことについてまずはお詫び申し上
げます。数値が入れば他県との比較なども出来るわけではありますが、現時点では比較が難しい状
況になっています。ただ今ご説明した資料1-1、資料2に関しまして、ご質問・ご意見がござ
いましたら、ご発言願います。

(なし)

- 次に(2)「並行在来線に対する国の支援制度」につきまして、事務局から説明いたします。

(北海道並行在来線担当課長)

～資料3により説明～

(北海道交通企画監)

- 資料3の内容に関しましてご質問等がございましたら、ご発言願います。

(小樽市長)

- 一つ教えていただきたいのですが、支援制度の中の①貨物調整金については、並行在来線区間をJR貨物が走行する場合とのことをございましたけれども、現実的に今例えば札幌延伸になった時の私たち後志の並行在来線の件については、貨物列車は走行していませんよね。そうすると将来的な話で恐縮ですが、これは該当しないと捉えてよろしいのでしょうか。

(北海道交通政策局長)

- 今ご質問ありましたとおり、貨物調整金制度は、貨物が走行している場合に並行在来線については貨物の使用料をこれまで以上に手厚く支払う仕組みであります。通常JRの線路に貨物が走行している場合は、貨物走行により増える経費だけを貨物が支払う仕組みであります。並行在来線の場合は、貨物と旅客の車両の数の割合に応じて、貨物が調整金を含めて使用料を支払うという仕組みでかなり貨物の使用料の割合が大きくなっておりまして、例えば貨物が走行する今検討している江差線で申し上げますと、運行に関わる経費の9割以上が貨物からの使用料になっております。ただし、貨物が走行していないこちらの路線の場合は調整金の対象にはなりません。
- 他にございませんか。よろしいですか。それでは先に進めさせていただきます。
(3)の「北海道新幹線の建設促進等」について、事務局からご説明いたします。

(北海道新幹線推進室長)

～資料4、5により説明～

(北海道交通企画監)

- 資料の4と5の内容につきましてご質問・ご意見がございましたら、ご発言願います。

(蘭越町長)

- 先日、国に要望に行きました時に、実際の問題として、トンネルを掘った時の岩石に有害なものが出ると言われました。特に小樽の方はあるかもしれないということでありました。土捨て場の確保については、機構から平成20年以前より蘭越町内にないですかとのお話しがあり、なかったら困るという話であったため、以前使っていた牧場を提案しました。環境影響調査の発表がまだであり、町民にも全然説明していないにも関わらず、来年秋にやると機構で言っている訳です。住民としては有害なものが出てくる可能性もあると心配しておりますが、結論を申し上げると、土捨て場として無償で捨てさせてくれということなのではないでしょうか。

(北海道新幹線推進室長)

- 私の知っている限りでお話しさせていただきますが、一つは有害といわれる鉍化変質岩、水や酸素に反応して鉛やヒ素などの重金属を溶出させるものが特に札幌に近くなるほど含まれているのではないかとされています。調査は、今年度半分、来年度さらに半分やりますが、既に19本のトンネルのうち、何本かは量は分かりませんが、明らかに入っていることは分かっているようです。これは報告されておられませんので、お互い話しの中であるらしいことは分かっています。一方、これまでも高速道路やいろんな所で鉍化変質岩は必ず北海道は出ています。既に解決方法も環境部局が認めている方法があり、簡単に言うとシートでくるんで水に当たらないようにする、外に漏れないようにする方法で、これは東北新幹線の八甲田トンネルでは土捨て場そのものをシートでくるんだ形でその上に植栽をして緑として保管しています。それから、札幌市で言うと藻岩山の後ろの方に小林トンネルというところがありますが、トンネルを掘って、そこに

あった場所にまた戻すような形で横穴を掘って置いており、道道の場合ですと盛土の下に使っています。ただし、お金がかかるものですから、現在、機構においては北大の先生も含めて専門家で委員会を作ってどのやり方が一番コスト的にいいのか検討していると聞いています。その中には、道の独法機関である地質研究所も入っていて、一番安い方法で合理的なものが何かを検討しています。

(蘭越町長)

- 話は分かりました。機構ではそういう細かいことを全然言わない訳ですので、機構が言わない限りいくら道庁が言ったとしてもきちんとするものではありません。シートをかけるとおっしゃったが、今予定しているのは110万トンという大変な量であり、捨てる場所がないので牧場を考えた訳ですが、一番高いところで21mの高さにあります。機構が請け負わせたところが実施するので崩れることは心配していませんが、清流日本一の尻別川の水は、倶知安も京極も喜茂別も流れる訳です。私は土を喜んでもらう訳ではなく、岩石をもらう訳ですから何か手当がないのかと言いたい訳です。我が町のトンネルの内浦トンネルだけでなく、他の方から持ってきて入れることに対してきちんとした対応策、それに見合う費用を考えてもらわないと、住民が聞いた時に理解が得られないのではないのでしょうか。

(北海道新幹線推進室長)

- 先程も申し上げましたが、北海道も機構と市町村に丸投げするのではなく、きちんと間に入って、当然地元の方にスタンスに立っておりますので、心配のないように僕ら自身も大丈夫ですかというスタンスに立ってやって参ります。また、町長がおっしゃっておりますように、我々分からないことが多い中で建前の話だけしています。もう一方のお金の話も機構から聞いているのは、一般的には出た土をそのまま受け取っていただき整地などはしますが、有料にはなっていないと聞いておりますので、その辺の必要な詰めをしていきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

(蘭越町長)

- 自然の大きな形状を変える訳であり、大変なことです。大量に使える表土を持ってくれば、喜んで沢を埋め立ててやりますが、何か有害なものが出るのではないかとこのものを我々は木もない町有地を提供してやりますので、きちんと対応をお願いしたい。

(北海道交通企画監)

- 道においても恐らく管内共通の課題だと思いますので、建設機構に今日の町長の話を含めてお話しをして参ります。先程新幹線推進室長から説明しましたように、今後、道、機構、市町村が入った中で、土捨て場の確保の調整の場を設けますので、担当ベースでつこんだ議論ができればと考えております。

他にございませんか。

先に進めさせていただきます。次に(4)「その他」として、「JR北海道の重大トラブルと道の対応」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6により説明～

(北海道交通企画監)

- JR北海道の重大トラブルと道の対応について説明申し上げました。この件に関しまして、ご質問・ご意見がございましたら、ご発言ください。

(蘭越町長)

- 信じられないことが起きており、それぞれの立場で苦勞されており、JRが費用対便益を考えてやっているところですら、金がないからこういう状態になっています。今後、我々がやる時にやっていけるのかと私は町民に言ったら、困惑した様子でした。町内は現実にはバスだけでやっているでしょと言うと「うんうん」という人もいれば、中には「冗談じゃない」という人もいます。あった方が無いよりいいが、現状を見ると大変なことだと改めて思います。この前ニセコにSLの最終便の時にらんこし米を宣伝しにいった際に感じましたが、観光地であるニセコ駅ですら、ホームを歩く際に小砂利が引いてあるところは良いが、アスファルトが割れて丸いものも四角いものもあり整備されておらず、経営は大変だなあと感じたところです。会社ですら大変なのに私達ができるのか方策について十分考えなければならないと思います。

(小樽市長)

- 並行在来線の経営分離については、地域によっては存続してくれという声があり、小樽で言うと塩谷地区や蘭島地区がそうであり、隣の余市町もそうだと思いますが、今日の協議会では、五稜郭・木古内と北陸の話がありましたが、並行在来線が仮に分離となった時に鉄路を確保するのか、あるいはバスを確保するのかとの議論があり、バスでも良いのではないかとの意見も出てくると思います。この先もう少し時間もありますし、仮に開業してから2～3年短縮したとしても、向こう20年はかかりますが、鉄路中心ということになっています。今までは鉄路鉄路との地域の方のお話しもありましたが、これからの考えた時にもう少し先の話になりますが、バス路線も検討に入れておく必要があると思いますので、この次にそういう資料なども含めてお願いしたいと思います。

(余市町長)

- 小樽市長もおっしゃったように余市町においては、やはり通勤・通学と雇用を確保する面でJRの需要が大変高いという面があります。そういった中で最終的に北海道全体のことを考えて同意せざるを得ないという形の結論を取らせていただきました。先程企画監から年1回とのお話しがありましたが、私はそういう認識はしてございませんでした。最低年1回というのはありますが、今回はJR北海道のトラブルなどがあつた中で、中々開く要素がなかったと思いますが、協議会ではなく幹事会等も含めて、もう少し活発な体制をお願いしたいと思います。

(北海道交通企画監)

- 分かりました。幹事会も含めまして、例えば今日の五稜郭・木古内の経営計画についても素案の段階で数字も入っておりません。年明けから今JRと最終の支援額の詰めを行っており、数字も出て参りますので、その時に幹事会等を開くなどして情報提供して参りたいと思います。先程小樽市長のバスの話についても、おそらく今の江差線のことを考えると5年前にバスを運行した場合の精緻な収支をやりますが、あと20年くらい先であります、いつ頃からそれをやったらよいか相談させていただきたいと思います。

(ニセコ町長)

- 北海道新幹線に関する道内の官民連携の動きを教えてくださいましたが、函館沿線は歴史があ

り、本来北海道の本線であった駅舎ではありますが、函館開業に向けてこちらにお客を取り込む動きについて私ども動きが全体的にないのではないかと思います、危機感を持っています。道庁において民間の動きで承知されているものがあれば教えて欲しい。倶知安・小樽・積丹方面にお客を持ってくる動きを早期にうっていかないとここだけが取り残されて、せっかく函館開業の効果が落ちないとなると困るので情報があれば教えて欲しい。

(北海道新幹線推進室長)

- まさしく、例えば胆振・日高の辺りは、長万部から胆振・日高に持っていきたいとして地域でどんな知恵を絞れば持ってこれるか考えている最中であり、適時、情報を振興局を通じて皆さま方にお知らせします。檜山も同じようにどうすれば木古内又は北斗から人を持ってこれるかをやっています。実際に、新幹線で1日に最大で12,500人が来るんですが、これは、羽田から千歳に来る飛行機と同じくらいの数の人が来ることになり、函館だけでは収容しきれないことが分かっています。また、道経連の計算では、15%は地域で回遊しますが、85%は北海道という地域に来たので、どこか別のところに行きます。大きな目的がある人ばかりではありませんので、おそらく後志、十勝、オホーツクもこの人たちをどうするか。二次交通の問題もありますが、ソフトがないと誰も行こうとしないので、町長がおっしゃったようにこの1年くらいで揉まないと、2年3ヶ月後に間に合いません。その情報を次々とお知らせしたいと思います。

(後志総合振興局長)

- 片山町長から以前からお話しをいただいておりますが、今の状況を申し上げますと、倶知安町の商工会議所が中心となって岩内町、小樽市、余市町の商工会議所といろいろと相談しながら遅くとも年度内にはそういう組織を立ち上げ、後は観光協会や産業、経済関係団体に声をかけて進めていこうと検討・相談している状況です。商工会議所の考え方としては、市町村には最初から入っていただく形ではなく、相談していく中でそれぞれ協力を求めていくとか、あるいは年度を超えて組織の形を改めて入ってもらうとか、どういう方法がよいのか検討しているところです。よその地域の取組状況の情報は大変重要だと思いますし、よその地域と競争して取り合うのではなく、一緒にやっていかなければならないと考えており、既に他地域で取り組んでいるものについて相乗りする方法もあり、いろいろ支援・ご相談させていただいています。また、市町村からも我々の方からも情報提供のお願いをさせていただきますのでよろしくお願いします。

(北海道交通企画監)

- 他にご発言はございませんか。
事務局が用意した議題は全て終了であります。全体を通じて何かご意見等がございましたら、ご発言ください。

(なし)

- 本日の会議はこれをもって終了させていただきます。ありがとうございました。よろしくお願いいたします。