

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第5回後志ブロック会議
議事録

〔 日時：平成29年3月29日（水） 13：00～14：00 〕
〔 場所：後志総合振興局 2F 講堂 〕

（事務局）

- 定刻となりましたので、ただ今から「北海道新幹線並行在来線対策協議会第5回後志ブロック会議」を開催させていただきます。私は事務局を担当しております北海道交通企画課千葉と申します。よろしくお願い致します。
- それでは開催に当たりまして、交通企画監の渡邊よりご挨拶を申し上げます。

（北海道交通企画監）

- 道庁の渡邊でございます。本日は「北海道新幹線並行在来線対策協議会第5回後志ブロック会議」ということで、年度末のお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。事務局の調整が悪く、開催が年度末の押し迫った時期になってしまったことにつきまして、お詫びを申し上げたいと思います。
- 先日26日ですが、北海道新幹線、道南いさりび鉄道が開業1周年を迎えました。事業者さんの努力で大きなトラブルもなく、無事1年が過ぎたということで、少々、安心していらっしゃるようですが、この間、新幹線については、非常に好調でまた、後志にも観光バスもお越していただくなど利用促進にご協力いただいております。ありがとうございます。
- それと、道南いさりび鉄道、これは並行在来線ということで、道南いさりび鉄道も初年度の利用については概ね計画達成をした状況でございます。更に観光列車のながまれ海峡号が非常に好調でございまして、予約が常に満席になっているというような状況でございます。地域の生活交通の確保、あるいは観光との交流人口の拡大、こういったものに寄与されているのかなと思います。本日は、道南いさりび鉄道さんの方から直接来ていただきまして、鉄道転換後の状況についてご報告をいただくことになっておりますし、事務局の方もバスの関係の資料など用意しております。情報提供させていただきたいと思いますので、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

（事務局）

- それではこれから議事に入ります。報道の方はここでご退席いただきますようお願いいたします。これ以降は渡邊交通企画監の司会進行により、議事を進めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

(北海道交通企画監)

- それでは、次第に沿って進行してまいりますので、よろしくお願いたします。まずは議題、「(1) 鉄道転換の事例」としまして、道南いさりび鉄道の開業後の状況について、道南いさりび鉄道株式会社の川口総務課長からご説明をお願いいたします。

(道南いさりび鉄道株式会社総務課長)

- 道南いさりび鉄道総務課の川口と申します。どうぞよろしくお願いたします。お手元の方に配付しております資料1に沿いまして説明の方をさせていただきます。
- まず1ページは当社の位置図になります。説明の方を省かせていただきます。めくって2ページでございます。上の方に主な設立経緯ということで書かせていただいております。平成26年8月に準備会社の方を設立しまして、平成28年3月に開業しました。開業1年半前からの本格的な準備となっておりますが、正直、1年半という期間は短かったのかなど。なかなか開業までに時間が早すぎたと、きめ細やかな準備が出来なかった部分が若干あると感じております。下の方に会社の概要があります。
- 3ページでございます。こちら上の方に経営区間としてJR函館駅から木古内までの間で書かせていただいております。函館五稜郭間はJRの線区です。七重浜から木古内までの11駅が当社の自社駅になりますが、こちら全線無人駅となっております。開業前は七重浜・上磯・木古内、利用客の多いこちらの駅については有人駅だったのですが、こちらも全て無人駅とさせていただきました。弊害としては、利用できない青春18切符ですとかフリーパスですとか、また大人が子供料金で乗車するといった無札乗車という部分が弊害として出てきていると感じております。下の方に運行形態ということで書かせていただいております。当社の旅客は、全てディーゼルです。下の方に上下37本ということで旅客については書かせていただきました。右の方の貨物については1日当たり上下51本。貨物の方が運行本数としては多いというような当社の状況です。
- 次に4ページでございます。こちらの上の方に旅客列車の運行状況ということで書かせていただいております。下の方は平成25年3月の旅客流動調査ということで書かせていただきましたが、当社の路線としては概ね60%が通勤通学などの定期利用者、その他40%が定期外の利用という状況となっております。こちらの方、沿線の人口減少が進んでいる関係上、今後10年間で16%程度利用者というのは減っていくだろうと考えております。下の方に開業後10年間の収支予測ということで書かせていただきました。こちら赤字の方が北海道、沿線市町の方に求めていきます実費負担の部分になります。開業準備費はいわゆる資本金の部分です。こちらの方で4.7億円程度。中段の初期投資運行経費ということで、運行経費、人件費、運賃等に対しまして収入を差し引きしたものが35億円。こちらの方が赤字の部分になります。総計して約40億の行政負担ということにはなるのですが、実質この分には、JR北海道さんからの支援が16億円程度で、こちらの方、初期投資にかかる施設改修ですとかシステム改修といった部分のほか、16

億円のうち約12億5千万はJRからの出向者の人件費の支援となっております。ただ、こちら10年間の時限となりますので、10年目以降は、年間4億円をJRの支援なしで賄っていかなければならないという状況でございます。

- 次に5ページの部分でございます。こちら開業後の利用状況ということで上の方を書かせていただきました。本年2月までの部分を平均すると約2千人というような状況となっております。この部分ですが上の方に、経営計画では2,113人程度と書かせていただいておりますけれども、実際には収支計画では運賃の値上げによる逸走率を加味していきまして、約2千人と見込んでおりましたので、ほぼ計画どおりと認識しております。江差線時代のデータがないので、果たしてこの2千人の数字がどうかという点はあるのですが、開業効果も相まって今年は良かったのかなとは感じております。下の方には現在の社内組織ということで、計画当初70名という予定でございましたが、実際には営業ですとかJRとの調整役、そのほか車両研修・保線と想定外の業務量によって増員していきまして、現時点で75名程度という風になっております。
- 次に6ページの上段の方に、交通企画監の方からもお話がありましたが、ながまれ号です。こちらは、先日、「鉄旅オブザイヤー2016」ということで、グランプリをいただきました。利用者数の推移は、下の方に記載しておりますが、この日にちに函館木古内間を1往復乗っていただいた数になっております。人数は少ないですが、ボックス等の関係もありますので、ほぼ満席というような状況です。ただこちらの方、かなり好評いただいているところではありますけれども、1運行あたりで当社に入ってくるお金が運賃のみで、例えば30数人乗っても5~6万円というような状況です。それに対して線路使用料の方が当社に入ってくる分としては、1運行するごとに7万円程度減るので、今の時点では走れば走るほど赤字という状況になっております。次年度以降については、最低限、赤字が出ない料金制度で行っていこうと今、調整しているところでございます。下の方には、道南いさりび鉄道地域応援隊ということで書かせていただきました。こちらは、沿線市町の有志による設立された当社の応援隊です。
- 次に7ページです。上段の方に開業後の利用促進ということで、書かせていただきました。地域のイベントやイベント等と連携したPRやグッズ販売など鉄道外収入の増収の方を図ってきたところですので。道内外でのイベントにも参加しまして、PRをしてきたという状況です。下段の方に今後に向けた課題ということで書かせていただきました。まず上の運輸収入の確保ですが、こちらにつきましては、沿線の人口が減る中では、通勤通学者というのが確実に減っていくということが見込まれる中ではやはり、例えば高齢者ですとか幼稚園・小学生の旅行ですとか、そういった部分での新たな沿線利用者の獲得が必要だろうと考えております。線路使用料につきましても、対象経費に関しては継続してJR貨物ですとか国交省の方と協議をしていきたいと考えております。支出抑制に向けた取組として、大きく支出抑制をしていく項目はなかなか無いのですが、1つ、この人件費の抑制という部分では、当社の部分でいきますと、経営計画における人件費に比較して、約

10年間で約5億円超過しているような状況にあります。これはどうしても行政からの派遣職員などが賃金としては高額になっている場合がございますので、プロパー化を進めるなど人件費の抑制を図っていきたいと思っております。

- 以上、雑駁な説明ではございましたが、どうもありがとうございます。

(北海道渡邊交通企画監)

- ありがとうございます。ただ今の道南いさりび鉄道さんの説明につきまして、ご意見、ご質問があれば伺いたいのですが。(意見無し)
- よろしいですか。それでは、また後ほど時間をとりますので、引き続いて議題「バス転換の事例」として、江差線の状況について事務局から説明させていただきます。

(事務局)

- それでは、事務局からバス転換の事例、本州の最新の事例をひとつずつご報告したいと思います。まず資料2をご覧くださいと思います。バス転換のお話でございます。江差線の木古内・江差間の概要でございます。1枚目は過去の協議会でご紹介しているものもありますので、簡単におさらいということでご説明させていただきます。旧江差線でございますが、営業キロは木古内～江差間42.1キロでございます。運行廃止が平成26年5月11日でございます。翌12日より代替バスが運行しているという状況でございます。2番のこれまでの協議経過でございますが、平成24年6月にJR北海道が沿線3町に対して廃止のご提案をされた。対策協議会を設置されて平成25年3月に廃止の提案をされて約6か月後となりますけれども、第5回対策協議会で3町が地元支援策を了承して鉄道事業廃止を合意されたといった経緯でございます。3番にございますがJR北海道からの支援内容でございます。大きく3ポイントございまして、代替バスの運行に対する財政的な支援で合計9億円。平成26年から28年の3回に分割して3億円ずつお支払いしているという状況でございます。バス運行経費の約18年分に相当する額でございます。それから定期券利用者に対する支援ということで通勤者・通学者に対する助成とございます。それから3つ目に鉄道用地等の処理とございます。4番でございますが、代替バスの運行に当たりまして4点ほどございます。一つ目は利用状況を踏まえた運行経路ということで、住民の皆様が、例えば通学の高校生・江差高校ですとか病院を経由するなど住民の利用状況を踏まえて利便性を考慮しているといったことが1点でございます。それからバス停の増加による利便性を図るということです。JRの時代は、駅は10駅でしたが、バス停は51ということでかなり細かく止まる状況でございます。それから乗り継ぎの利便性を踏まえたダイヤ設定、これは列車との接続でございます。それから4点目は江差線運行時の運行本数ですね。バスの運行本数は変わらないということが大きなポイントです。
- 2枚目からが運送のお話になります。代替バスの運行状況をご覧くださいと思います

ます。輸送人員を見ていただきますと、平成26年はちょうど運行廃止の過渡期の期間です。少し数字が変わっておりますが、27年から28年は実績と、29年は計画ですが、輸送人員は概ね3万5千人程度で安定して推移をしているということでございます。

- 次に5番の(1)の※1のところに誤植がございます。「H26.5.1~H27.9.30運行分」と書いてありますが、「H26.9.30運行分」でございまして申し訳ございませんが、訂正させていただきます。続きまして、経常収益等の輸送人員に伴って平成27年以降は安定しているという状況でございます。6番でございますが、バス転換に関する住民の声・地域の声はどうかのところでございまして、これは聞き取りまして箇条書きですが多くございます。地元では沿線市町で構成する対策協議会において、年1回程度、意見交換の機会を設けておられているということでございます。そこでは、バス転換後について住民から大きな問題があるなどの意見は出されていないということでございました。下の方の利用促進に係るご意見、最近出たご意見といたしましては、路線の延長ということと停留所の増設などがあるようです。路線の延長といいますと、更に今より区間を長くするというのではなく、江差と木古内の間に湯ノ岱という温泉がございまして、その湯ノ岱の温泉を経由して周ってもらえれば観光客を取り込むことができるのではないかなどといった積極的なご意見があった状況でございます。以上がバス転換の近況報告でございます。

- 続きまして資料3をご覧いただきたいと思っております。本州のJR可部線、広島県になりますけれども、そのお話となります。最近ニュースでJRが廃止された後に復活した初の事例だということで報道されましたので、皆さまご記憶されておられるかもしれませんが、この点について報告させていただきます。1番の「主な経過」をご覧いただきたいと思っております。こちらの路線は平成10年9月にJRが可部線を廃止するということを表明されたということでございます。調べましたところ、平成10年の表明の後に列車の増発実験を行い、もう少し収支が上がらないかというような取組を行ったそうですが、営業成績が上がらなかったということで、平成15年の廃止に至ったということでございます。15年から20年の間に1つ大きな転換点がございまして、3番の「復活の主な要因」というところの1をご覧いただきたいと思っております。平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」というのが施行されまして、大きな転換になってございます。この法律は、背景としては人口減少・少子高齢化、あるいは公共交通を取り巻く観点が非常に厳しいといった中で、コンパクトな街づくりと連携して公共交通ネットワークを維持するという取組を後押しするといった趣旨の法律でございます。この法律の背景といたしまして、幹線鉄道と活性化事業がございまして、こちらで街づくりと連携した鉄道網、あるいは沿線地域の活性化ということに資するというのであれば補助対象になるということがございまして、これを活用してもう1回JRの復活に至ることが出来たということでございます。ちなみに補助の概要でございますが、国が3分の1、広島市が3分の2の負担となっております。概算事業費は約27億円でございますが、国と市が建設費

の大半を負担されているということでございます。こうした後押し、それから報道等でもなされておりました3番の2でございますが、沿線住民の皆さまの思いということがございます。それからあと要因があと大きく2つございまして、延伸された区間が市街化区域の拡大ということでございますが、広島市の人口増加に伴って住宅が広がっているといたこともございまして、そこにまず含まれるといたことが1つ。もう1つ最後に、私立病院の移転が今後の予定なのですけれども、移転先の方に行くといったことで、大きく利用者が増加すると見込まれるといった市の街づくりの政策と大きく連携しているといった背景、加えて住民の皆さまの思い、この2つがあってもう1回鉄道の復活にこぎ着けていくといったと聞いてございます。なかなか無い事例ですので、かつ新しい事例としてございましてご報告をさせていただきました。2枚目以降は広島市のホームページで報告されているデータでございます、後程ご覧いただければと思います。以上でございます。

(北海道交通企画監)

- はい。それでは今ご説明があった江差線と可部線の関係で、何かご質問があればお受けしたいと思います。はい。お願いします。

(仁木町長)

- 江差線とバスの関係で、JRがあった時代から路線バスがあったのかどうか。

(事務局)

- 無かったはずでございます。

(仁木町長)

- もう1つ確認ですけれども、バス事業の事業者は函館バスで良いでしょうか。

(事務局)

- はい、函館バスです。

(北海道交通企画監)

- 他に何かございせんか。よろしいですか。先に進めさせていただきます。次に議題の3番目「当該会議の今後の進め方について」事務局から説明してください。

(事務局)

- 続きまして資料4の「今後の進め方(案)について」ご説明をさせていただきます。資料をご覧いただければと思います。左側と右側にコンパクトにまとめてございます。左側

は道南いさりび鉄道線の場合を時系列でまとめたものでございます。右側が我々協議会の動きといったところでございます。ざっとご覧いただくと空白ができているところが左の上と右の下ということになっておりまして、大きくは五稜郭・木古内間の鉄道転換の協議のスケジュールよりも我々のスケジュールの方がかなり早く進んでいるといった状況が見てとっていただけるかなと思います。何点かポイントを申しますと、道南いさりび鉄道線の1番上の四角の部分でございますが、並行在来線のあり方ということでOD調査をやっておりますが、これは、道南いさりび鉄道は15年前ということとなっておりますが、我々は19年前、1番上のところとなっております。それから対策協議会につきましては、道南いさりび鉄道の場合は平成17年でするので10年前ということとなっておりますが、我々は18年前からスタートしているということで、かなり余裕をもって今スケジュールは着手しておりまして、調査を進めているということでございます。

- 今後の進め方のところで1つご相談がございまして、右の想定スケジュールの黒い囲みの部分をご覧いただければと思うのですが。調査で我々の方でも色々と調べてはいるのですけれども、これまでの協議会で様々なご意見をいただいております。今後もバス転換の事例ですとか鉄道転換後の事例、道南いさりび鉄道さんであれば開業5年目に一度検証するといったスケジュールなど、この点などを含めて今後ご報告はさせていただきたいと思うのですが、沿線市町の皆さまから、このような調査をやったら良いのではないか、あるいはここは必要なデータではないかという意見もあろうかと思ひまして、来年度、早々に沿線市町の皆さまにどんなことを調査した方が良いかということで、ご照会をさせていただきたいと考えております。その上で、意見をとりまとめてブロック幹事会をなるべく早めに開催いたしまして、当面どのような調査をやっていこうかということを探らうと、次の協議会の方でお諮りさせていただければと思います。以上でございます。

(北海道交通企画監)

- はい。今後の進め方についてご説明がありましたけれども、それについて何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

(倶知安町副町長)

- 実はこのスケジュールと方向性の決定というのが開業の5年前に在来線の存続か、第3セクターか、廃線か判断をするという方向性の決定をする時期だと思われるのですが、その5年前に方向性をだすという確認事項は、平成24年6月7日という風に聞いておりまして、その時期でありましたら、我々倶知安町で新しく高架化になった時期が平成28年7月でしたので、その前の段階であれば、平成24年の申し合わせにあった判断でもよかったのですが、新たに平成28年7月に高架化になりまして、これにより新しい線路の形が道道とぶつかる形で整備がされる状況になりました。道道倶知安ニ

セコ線と線路交差部において新幹線の整備が、跨線橋を落とす形で整備しなければならない状況になってしまいました。倶知安の町づくり検討会議で、この3年間にわたって周辺整備を検討してきたところですが、この跨線橋を落とすことによって道道が通行できない状況になります。道道沿線には、倶知安農業高校もありますし、数年間にわたって大きく迂回するという、違うルートにすると非常に苦慮する町づくりになるということで、これらも含めて午前中に道の担当者ともお話したのですが、様々な協議を踏まえなければ連携がとれないということで、是非、新たな計画を作る段階で、5年の見直しを少しでも早めていただきたい。判断を早めていただきたい。倶知安の事情になりますけれども、駅周辺の環境を整備するには非常に時間がかかるということがございまして、ぜひ判断時期を繰り上げていただきたいということが1点でございます。その上で、想定スケジュールの見直しを図っていただきたいという思い、要望でございますけれども、倶知安からの意見ということでよろしく願いいたします。

(北海道交通企画監)

- ありがとうございます。今の倶知安町さんからの意見について、何か事務局で説明することはありますか。

(事務局)

- はい。駅を高架橋にすることが昨年7月決まったということで、コストの問題ですとか町づくりの関係で、これから努力したい、いろいろ影響も出てくることもあるので、スケジュールを含めて議論したいということでしたので、担当も交えてご相談いただければと考えておりますので、よろしく願いしたいと思います。ただ、スケジュールに関しましては、あくまでも私どもと倶知安町だけの話ではなくなってくるものですから、もう少し事務的に整理させていただき、倶知安町さんの思いを確認させていただいた上で、実際にどれだけその影響があるのか、よく考えながら調整させていただければと思っています。いずれにしてもスケジュールに関しましては、改めてみなさんと調整させていただくことになると思いますので、このままで特にスケジュールが前倒しとかいう話ではないということでご理解いただければと思います。

(北海道交通企画監)

- はい。今、事務局の方から説明がありましたけれども、他のメンバーの方で何かこの件に関して質問などありますでしょうか。

(蘭越町長)

- 蘭越町でございます。私も昨年11月に町長の方に就任して協議会の出席は今回、初めてです。以前の議事録等を見させていただきました。それでこの協議会の目的の一つに、

並行在来線の地域交通の確保に関する研究調査ということがあって、その中で、色々と今日も道南いさびり鉄道の状況、更にはバス転換にした江差線の状況といったものを資料として提供していただいておりますが、実際にこの函館線を行うためには、今のような試算をなるべく早く提案いただいて、協議を進めていくことが必要ではないかと考えております。色々な事例の中で検討していくのも必要ですが、実際の函館線の運行を鉄道にする、バスにするにしても、何か、たたき台なり試算を出してもらって、より有効的な方向性にもっていくことが必要ではないかなと感じております。今、倶知安町の副町長さんのおっしゃったことから言うと、早く色々な情報を出してもらって協議を進めていきながら、そして地域住民の声を聞いて、最終的な判断が必要だと考えておりますので、今後も試算等含めてよろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(北海道交通企画監)

- はい。ありがとうございます。他にご意見ございますか。よろしいですか。
- 事務局の方からも説明がありましたけれども、今回スケジュール感で、お見せしたのは、平成24年9月7日に皆さんで想定した内容ということで整理をしております。ただ今、倶知安町さんのご意見もありましたけれども、そういうものも踏まえてまたスケジュールについて、例えば前倒しするなど、そういう形に仮になるにしても、皆さま方とまたご相談したうえで変更するという形で、送付させていただきたいと思ひます。
- それと、ご意見ありました試算の関係ですが、ここは並行在来線ということであまり出てきていませんが、JRさんも今、全道の鉄道の見直しを行っております。路線ごとに色々と公表されてきておりますので、そういったデータなども踏まえて、私どもも分析調査の件、なるべく早く進めたいと思ひます。引き続きご協力をよろしくお願ひいたします。
- それでは次に移りますが、用意した議題は資料4まででございますが、最初から全体で何かありませんか。もし無ければ、参考資料を一通り説明させていただいて、そのあとで皆さま方ご意見があればということで進めて参りますのでよろしくお願ひいたします。では参考資料の方ご説明お願ひいたします。

(事務局)

- はい。参考資料として5、6、7をお付けしております。私の方からは資料5「将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について」ということで、鉄道ネットワークワーキングチームの復習になります。資料5をご覧くださいませでしょうか。鉄道ネットワークワーキングチームに関しましては、2月7日に知事の方に報告がありまして、新聞にもたくさん出ておりましたので、皆さんだいたい内容についてはご存じだと思いますが、概要につきまして改めてご説明させていただければと思ひます。この鉄道ネットワークワーキングチームですが、JR北海道が昨年11月18日に事業範囲の見直しということで自社単独では維持できない13線区を公表いたしました。そのことを受けまして将来を見据

えた北海道の鉄道網はどうあるべきかという観点から、地域公共交通検討会議という既存会議があったのですが、その作業部会として、鉄道について集中的に議論するというために設置した会議でございます。昨年11月に設置しまして、1月末まで1か月間にかけて約2か月間、4回の議論を行いまして、2月7日に報告があったというところでございます。

- 資料の1ページ目をご覧ください。まず左側ですが、議論にあたって検討の前提としましては、この会議はあくまでも全道的な観点からの検討を行うということで、個別の線区について結論を出すことではないということ。2点目とつきましては、目標時期として北海道新幹線が札幌まで開業する2030年頃を目途に中長期的な視点から検討を行いましよう。最後3点目になりますが、必要性の観点からということで、JRはコストの観点から利用状況から13線区と出しているのですが、このワーキングチームでは必要性の観点から議論を行っていきこう。その上で課題と方策を検討しようということで議論を進めてきたところでございます。また、右側には、検討に当たっての基本認識として書いてあります。今回の線区の見直しは、単にローカルな問題ではないということで、我が国全体の鉄道網や、北海道の将来に関わる多面的な問題であるという考え方を記載しているところでございます。
- 2ページをご覧ください。次に鉄道網のあり方になります。広大な北海道におきましては、線区ごとに鉄道の果たす役割が異なるということでございまして、都市間を結ぶ鉄道もあれば、観光路線として重大な役割を担っている、あるいは物流で重要な役割を担っていると、それぞれの役割があるということを考慮いたしまして、このワーキングチームにおきましては、6つ書いてありますが、北海道の将来像や交通環境の変化を踏まえまして、この6つの類型に区分して方向性を検討してきたところでございます。以下、各類型の考え方につきまして、ポイントをご説明いたします。
- 3ページをご覧ください。1つ目は「札幌圏と中核都市等をつなぐ路線」ということでございまして、本道において非常に面積が広いということで他の都府県の県庁所在地に匹敵するような都市機能が集積している中核都市、それと札幌をつなぐ路線については、地域における可能な限りの協力・支援のもとになります。引き続き維持されるべきであるという整理をしています。
- 次に5ページをご覧ください。2つ目としまして「広域観光ルートを形成する路線」になります。観光客の周遊を支えるという観点からも、鉄道網は非常に大きい役割になっている。ただ、観光利用だけではなかなか鉄道を維持していくことは難しいという観点からやはり地域において持続的な運行のあり方を検討する必要があるのではないかとというような整理になっております。
- つきまして6ページをご覧ください。左側になります。3といたしまして「国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線」ということで整理していきます。両地域とも我が国としての国土形成の観点から政策的な振興を図っていく必要がある。その上で、地域においても

可能な限りの協力支援を行って適切な対応が必要であると。そういう認識を示した上で、まずロシア国境に接する宗谷地域の方は、今後ロシア極東地域との更なる交流拡大の可能性があるとということ等を踏まえた場合に、引き続き鉄道を維持する必要がある。また、北方領土返還運動の拠点となっております北方領土隣接地域におきましては、北方領土における共同経済活動等が期待される中で鉄道の役割を十分考慮する必要があるという整理をしております。

- 次にその右側、4番目の「広域物流ルートを形成する路線」になります。やはり食糧供給基地である北海道におきまして、鉄道貨物輸送の果たす役割は重要です。ただその上で、どういう輸送がされているかという実績や、線路・鉄道設備の負担などを考慮し、物流の効率化・最適化といった観点からトラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討する必要があると整理しているところでございます。
- 次に7ページをご覧ください。5番目といたしまして、「地域の生活を支える路線」になります。収支が極めて厳しい線区がたくさんあるのですが、こういう線区につきましては、他の交通機関、バス・ハイヤーとの連携、補完、代替なども含めて最適な地域交通のあり方について、交通事業者、国、道も参画した上で、地域において検討していく必要があるのではないのかという整理をしているところでございます。その右側になります、「札幌市を中心とする都市圏の路線」ということで、こちらにつきましては、利便性の向上に一層努めることなどによって、営業収入の増加を図る。そのうえで、道内全体の鉄道網維持に資する役割を果たしていくことが必要であると整理をしているところでございます。
- 次に8ページをご覧ください。「JR北海道の持続可能な経営構造の確立」ということで、最初に記載しているのが、国による抜本的な支援ということになりますが、やはりJR北海道の危機的な経営現状を踏まえますと、昨日も来年度の事業計画を出しております、来年度も経常赤字となっておりますが、こういった現状を踏まえますと、線区の見直しや地域の協力、支援だけではなかなか経営再生は難しい。国による抜本的な対策が必要であるとしまして、ここにも書いてありますが、貨物列車の割合が高い本道の輸送体系の実態を踏まえた支援、青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減、あるいは今後莫大な費用が見込まれる鉄道施設等の老朽更新対策などについて国による支援を求めという整理になっております。
- 続きまして11ページをご覧ください。「JR北海道の提案」ということでJR北海道が11月に発表した時にJR北海道から提案があった内容ではありますが、経費節減、運賃値上げ、利用促進といった項目があるのですが、こういったことにつきましては、暮らしへの影響が非常に大きいということがございますので、JRは徹底した情報公開、加えて丁寧な協議を行うことが不可欠であるとしております。また、新聞等によく出ております上下分離方式についてですが、JR北海道は老朽施設の計画的な更新がなされないままきているという中で、施設の更新も含めて実際厳しい財政状況にある自治体に負担を求

めることは現実的には難しいのではないかというような考え方をこちらで整理しているようなところでございます。

- 次に14ページをご覧ください。3点目としまして、「地域の実情や線区の特性を踏まえた方策」になります。JR北海道の危機的な経営状況を考えると、地域にも可能な限りの協力が求められると。その上で、国や道も参画して実効性のある方策を見い出していくために、地域における検討を早急に開始することが必要であるといったことなどを掲げているところでございます。
- 次に15ページをご覧ください。ここでは、昨日開催されましたけれども、地域公共交通検討会議で検討して参りました公共交通ネットワークと鉄道網という観点で記載しております。本道における鉄道網のあり方につきましては、鉄道だけではなくて、高速道路網やバス、航空ネットワークなど他の交通網との連携、補完、代替など役割分担についても留意する必要があるということが整理されているところでございます。
- 次に16ページをご覧ください。5といたしまして「今後に向けて」と題し、2030年頃の北海道を支える鉄道ネットワークを実現するためには、鉄道事業者、行政、国、道、市町村になりますが、更に住民の皆さま方等がそれぞれの役割を認識した上で、相互の理解と協力によって取組を進めていく必要があるという基本認識を示しておりまして、その上で、今後に向けた関係機関の役割をそれぞれ記載しているところであります。
- 最後に17ページをご覧ください。「北海道の役割」ということで、5章にも道の役割を書いているのですが、6章においても独立した章として重ねて記載しているところでございます。5点ありまして、公共交通ネットワークの将来像のデザインをやっていく。地域の協議等へ積極的に関わっていく。抜本的な支援に関して国へ要請を行っていく。必要な鉄道網を維持していくための地域の取り組みに対して協力・支援を行っていく。広域的な利用促進策を展開していく。以上の点につきまして、国や市町村などとの密接な連携のもとで、積極的かつ主体的に取り組みを展開していくということを道に求めているところでございます。私からの説明は以上でございます。

(事務局)

- 続きまして資料6をご覧くださいいただければと思います。観光列車運行可能性調査事業という事業を今年度、道の事業として実施しておりますので、その点についてご報告をいたします。まず目的・概要の方からでございますが、観光列車といいますとJR九州さんがいつも報道に出ていまして、「ななつぼし」ですとか、豪華な観光列車を走らせておられますけれども、道におきましても観光資源、地域資源がたくさんある中で、観光列車の運行と結びつけた中で交流人口の拡大等を図れないか、あるいは道東道北の5つの地区の町村会長さんからのご提言といったこともいただいております、調査を実施したところでございます。
- 2番として、実施のフロー図でございますけれども、まず1つ目、オレンジの方になり

ますけれども、事業を推進する有識者検討会議というのを設置してございます。委員とオブザーバーというところを見ていただければと思いますが、委員の中には学識者、それから観光関係の有識者、鉄道事業者、旅行会社等に入っていていただいております。名前はここに記載してございませんが、座長は北海道大学副学長の吉見先生にお願いしてございまして、吉見先生は、ご説明いたしました鉄道ネットワークの観点の、道の公共交通検討会議の委員にもご就任いただいております、鉄道全体のことをよくご存じであり、お願いをしております。オブザーバーには、北海道運輸局、それから市長会、町村会などもご参加をいただいております。昨年8月から今年2月まで計5回、検討会議を開催してございます。主な流れはそちらの右の方でございまして、3ステップに分かれてございます。最初は、観光列車の運行に不可欠な要素の検証ということで課題整理でございまして、道内外、それから海外の観光列車が色々と走っておりますので、そちらを調査検証するといった作業と、それから観光列車をただ走らせてただけではなかなかうまくいかないといったことございまして、何が大事かと申しますと、地元の受入体制が大事だと言われております。そういったことも含めまして、道内の地域の皆さまにヒアリングを実施しております。次のステップでございまして、調査結果等を踏まえた北海道ならではの観光列車の可能性、ポイント、方向性を検討いたしまして、1番右でございまして、今年2月に方向性を取りまとめてフォーラムの方で、発表報告をしていくといった流れでございまして、

- 3番でございまして、調査・検討の基本的な考え方ですが、白丸1つ目でございましてけれども、観光列車には多額の初期投資と運営経費が必要だということがございまして、華やかなイメージがございましてけれども、本州のJRさんも含めてやはり観光列車単独で収支確保はなかなか難しいといったことございまして。そういうこともありますので、従来の発想や手法にとらわれない車両造りですとか、今までJR北海道さんが運行されてきたということですが、運行形態にもこだわらず、且つ資金の方につきましてもいろいろな柔軟な頭で考えていこうということで、進めておりました。また、この取組につきましても、観光立国北海道の推進に大きく寄与するとともに、さまざまな面で地域に経済効果をもたらす可能性があるということで検討を進めてきたといったところでございまして。
- 次に1枚おめくりいただいて、4番「調査内容」ということございまして。4つ並んでおりますが、道内、道外、海外、地域ヒアリングといったところでございまして。道内の事例ですと、一番下に先ほどご紹介させていただきましたなごまれ海峡号ということで、道南いさりび鉄道さんで運行されておりますけれども、「鉄旅オブザイヤー」ということで、全国的にも高い評価を得たというポイントが、沿線自治体による受入、おもてなしという点が高く評価されておりますので、こういった点等も含めて調査してございまして。それから道外の事例でございまして、上から2つ目のたま電車がございまして、これは和歌山県の電車ですけれども、これは電車に猫ですとかモチーフを決めてデコレーションして走らせているのですけれども、かなり海外に発信されていて、外国人の方がたくさんいらっしゃるという事です。車両自体が観光資源化されているといったことと、もう1つ地

元の企業さんのご協力を得て、観光列車を作っているといったことがございます。実際の車両の中に、おもちゃ屋さんと連携しているのですが、おもちゃのコーナーがございまして、その費用負担はその企業さんで負担されているといった取組でございます。海外事例は、国内いろいろ規制がありますので、少し頭を柔らかくするという意味で、多角的な面で、例えばボランティアが関われないかといった面で、紹介いたしました。それから道内地域6圏域、21市町村の自治体の皆さま、それから観光協会の皆さまからヒアリングを実施してございます。

- ページをおめぐりいただきまして3枚目でございますが、これが観光列車の方向性ということでまとめたものでございます。1番上のオレンジのところでございますが、北海道ならではの観光列車の大事な要素ってなんだろうかということで、3つでございます。地域にこだわる、地域で支える、地域を元気にするというところでございます。地域にこだわるということは、情報発信をしていく上で、例えば列車の外装に北海道の文化的なものを反映できないかとのイメージです。地域で支えるというのは資金面のこともあるのですが、みんなで支えていける仕組みにして走らせられないかということでございます。元気にするというのは、観光列車を走らせた結果として、地域が経済的な面も含めて元気になるということでございます。表の左側を見ていただきますと青い部分で2つご覧いただけたと思うのですが、観光列車を考える上で要素が2つございます。
- 1つが基盤的要素、もう1つが支える要素となっております。基盤的要素は何かというと、いわゆる車両造りですとか、誰がどうやって運転するのか、それから資金はどうするのか、といったことでございます。それから支える要素につきましては、どこを運転するのか、いつ運転するのか、それから地域でどうやって受け入れるのかなど、いわゆるソフト的なものと思っていただければ結構でございます。基盤的要素につきましては、当面の方向性ということで、緑の部分の車両からご覧いただければと思いますが、この取りまとめは、全体として出来ることを考えようという方向で進めておりましたので、車両につきましても、当初は酷寒冷地仕様、北海道を走るために必要な仕様でございますが、酷寒冷地仕様の中古気動車を利用して、車両の内外装を北海道にこだわった改造をできないか、それから企業さんの協力による参加型の車両づくりができないか等でございます。イメージでいいますと、列車の中に例えば車内にライトがありますけれども、そのライトのガラスを小樽のガラスを使ってみるとか、列車の車両の椅子も旭川の木工家具を活用できないか、といったイメージでございます。そういったことも含めて北海道を内外にPRできる車両づくりということをイメージしております。それからその下の運行形態と資金でございますが、車両の保有、運行などは、従来、JR北海道さんが全て行ってこられたわけですが、本州の事例を見ますと車両の保有自体を地域の協議会ですとか、あるいは民間企業さんが持たれているという例が数は多くございませんが、ございます。こういう様々な形態をもって検討をしていくことが必要だということでございます。それから2つ目の丸もそうです。安定運行するためには、JR北海道さんの協力が必要だということ

でございますが、これはどういったことかといいますと、自動車と同様に列車も整備が必要でございます。整備検査に当たって専門的知識を持ったスタッフ、それから施設が必要となって参ります。そういったものを全て地元で新しく準備するといったことは、かなり現実的に厳しいということでございまして、そういったところはJRさんのご協力を頂けないかということでございます。資金につきましては、民間や個人も参画する地域で支える資金調達の仕事、例えば航空会社ですと年間2千円程度払う会員制度がございまして、住民、・道民の方が会員になって安定的に支えていくといったことも可能ではないかと、そういったイメージでございます。

- 続きまして支える要素でございますが、運行ルートにつきましては線路容量というところをご覧いただければと思いますが、これは簡単に申しますと線路の空き状況と申していただければ結構でございます。観光列車はゆっくり走りますので、そういった点などを考慮しますと、道北・道東エリアを中心にまず始めて見るのがよろしいのではないかといたところでございます。それから先ほど申し上げましたが、受入体制につきましては、おもてなし、基盤づくり、それから二次交通の整備などが必要となってくるといったことで最終的にとりまとめています。観光列車のご説明は以上でございます。
- 続きまして、資料7について説明させていただきます。7の1枚目の、文字で書いた資料につきましては、これまでの国等に対する要請経過でございますので、資料的なものでございますのでこちらは省略させていただきます。以上です。

(北海道交通企画監)

- はい、参考資料の説明が今ありましたけれども、それらも全部含めて、今日最初からの説明も含めて「その他」ということで、何かご意見があればお伺いしたいと思います。お願いします。

(余市町長)

- 余市町です。先ほど今後の進め方のところで説明がありましたけれども、OD調査を平成23年度に実施していますけれども、その当時と比べて余市駅を含めてかなり現在の状況がこの時期と違ってくるのかなと思いますので、この辺りをもう一度調査をしていただければと思っています。というのも私はあまり思い出したくないですけども、同意にあたって最後まで函館と余市が残って、その時には私ども反対ということで議会決議もされ、また町民から多くの署名もあったのですが、最終的には同意をさせていただいたところでした。
- そういった中、今でも、議会には並行在来線の特別委員会があり、その中でしっかりと説明をしていかなければいけない、議会に対しても町民に対してもしっかりと説明をしていかなければならないと考えてございますので、それぞれの町村の事情等もあると思いますが、しっかりと議論をしていただいてそれを踏まえて町民なり議会な

りに説明をしていきたいと思っていますので、今後の○D調査も含めてお願いしたいと思っています。

(北海道交通企画監)

- 他にございますか。はい、どうぞ。

(小樽市長)

- 私から改めて感じることは、鉄道は、やはり非常に重要な地域資源であり財産であると認識しております。1度失いますと、いざ取り戻したくても取り戻すことはできないと思っておりますので、正直、軽々な判断はできないと思っております。ですから、新幹線の札幌延伸が決まるまでの間というのは、非常に重要な時間ではないかと思っておりますので、そのような認識をもって私も取り組んで参りたいと思っております。
- その中で地域資源を活かすという視点をもっとしっかり持たなければならないのではないかなと思っております。その要素の1つとして、現在観光列車のお話が出まして調査等進めているようですが、北海道の中では道北や道東が先行して観光列車が走りますが、観光列車は北海道にとってスローライフというか、北海道の雰囲気合う可能性を秘めたものだと思っておりますが、しかしながら、来られるお客様は観光列車を乗る位置までは便利でありたいという考えが強いと思いますので、私は、実は道北や道東よりも後志管内の可能性も非常に高いと思っておりますのでございます。やはり観光地として小樽は今一生懸命取り組んでおりますが、この小樽から函館までの間、ニセコ・倶知安周辺はもちろんのこと黒松内、長万部、森など、様々な観光資源を秘めている地域でございますので、やはり道北や道東以上にこちらにおける観光列車の可能性をより高めるために取り組んでいただきたいと思っておりますし、我々としてもそれに向けて色々な提案をしていけたらと思っておりますのが1点でございます。
- 2点目でございますが、先程、道南いさりび鉄道のお話があった中で、いさりび鉄道の収益を支えている大きな要素が、JR貨物における線路使用料によるものだという点を改めて認識をしたことでございます。しかしながら、現在、小樽から函館までの線路において、貨物列車は残念ながら走っておりません。基本的にはすべて南回りで走っている状況です。しかしながら、先日ニュースの中で、室蘭方面の場所で実際鉄道における事故等があって、一般のJRそのものがストップするとともに、貨物もいわゆる身動きがとれない出来事が起きています中で、北回りが活用できていたならば貨物そのものが止まることがない。つまりは北海道における物流がストップすることが無く安定的な物流供給が行われたのではないかなと思っております。ですので、この調査の中においてJR貨物、いわゆる貨物の物流の可能性をしっかりと鉄道において調査検討をすべきではないかということが2つ目のお話でございます。
- もう1点でございます。これは、北海道全体として考えることかもしれませんが、や

はり国の地域や町におけるブランド力の1つとして、公共交通の利便性であり、しっかり活用されていることが1つ大きな要素であると認識をしているところでございます。しかしながら、日本においては車社会が先行して、公共交通における視点が少し失われつつあるのかなと思っております。しかしながら、環境問題であったり、更には大量輸送等の公共交通のあり方や可能性を踏まえますと、本来であれば北海道はもとより各市町村としても公共交通の利用促進をもっとPRというか、一緒に取り組んでいくべきではないかなと思っていただいております。しかしながら、今まで私自身が知る限りでは、北海道をはじめとした自治体の方からJRと連携して公共交通、鉄道をもっと利用すべきという発信をされた姿を見たことはございません。これは私たちも反省すべきことだと思っておりますけれども、やはり、これが結果的に居住環境をより良くしていく、また人口減少に歯止めをかけていくことに伴っても公共交通における重要性は非常に高く、非常に大きな重要性を秘めていると思っておりますので、やはり公共交通を利用促進していくための展開を、行政側も一緒に取り組んでいかなければならないと思っております。それに伴う具体的な対策または自治体における協議会等の設置が、私は必要ではないかなと思っておりますので、その点についても改めてご提案をさせていただきたいと思っております。私からはこの3点をご提示させていただいて、小樽市としてはそれに向けて努力をしていきたいなと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(北海道交通企画監)

- はい、貴重なご意見ありがとうございました。他にご意見ありますか。はい、どうぞ。

(黒松内町長)

- 少し、今のお話に関連はするのですが、実は最近北海道新聞の報道でJR北海道に対する財政支援の検討だとか地域の利用促進に向けた取組に対する財政支援の知事のお考えもあるのでしょうか、あつたと聞いております。実は、今、黒松内の駅舎の一部を改修して今、一般社団法人化している観光協会の事務所として利用しようかとJR北海道と協議を進めている状態です。これも平成29年度の早い時期にできれば改修したいと思っております。高橋知事にお話があったところで、具体的に制度設計等々、検討が進んでいるのか決まっているのか、お聞きしたいのですけれども。

(北海道交通企画監)

- はい、これは私からお話します。今、ご案内のとおりJR北海道さんの単独では維持できない鉄路の見直しということで、先ほどのあり方の資料も正にそうですが、支援を求めているという状況の中で、国の方からは、色々な場面で説明しているので皆さんもお分かりかと思いますが、地域として出来ることをしっかりやっただかかないと、なかなか国としても支援できないと言われております。ここは非常に噛み合わない部分ではあ

るのですが、そうは言っても地域として何もしないという形の中で、鉄道が残っていくというのはおそらくあり得ないと思っています。国の責任とか支援というのは絶対必要なことではあるのですが、地域も何か取組が必要だと。そういった中で知事の方からそういった発言がありました。

- ですから、まだ具体的な制度設計とかではないのですが、例えば、今の駅舎の改修みたいなのは地域の中での色々な各市町村さんの取組に対しての道の方からの支援はありますので、そういったものの活用もありますし、そこに該当しない中身であっても内容によって今あるメニューの中で、何か応援できることがあるかも知りませんので、それについては別にご相談いただければと思います。あと何かございませんか。(特に発言無し)
- 今日は、貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。
- 特に先ほど事務局から今後の進め方のスケジュールのところであったとおり、年度が変わって出来るだけ早いうちに色々調査分析についてのご要望を改めてきちんと書面で確認する予定であります。ここの事例では道内外の事例調査みたいな書きぶりがございますけれども、先ほどの法人調査の関係、あるいは今の函館線の試算の関係、あと小樽市長さんから物流の話もありましたけれども、必要だと思うものは是非お伝えして、全部出来るかどうかは分かりませんが、是非そういったものはお伝えをして、出していただきたいという風に思います。それから倶知安町さんのお話もこれからブロック幹事会とかで具体の議論をしていきますので、その中で改めてご説明いただきたいと思っております。
- あと振興局長の方から何かありますか。

(後志総合振興局長)

- 13年後にもう延伸になるということで、管内の各沿線自治体の抱える環境は、やはり違うと思います。小樽の駅と倶知安、長万部とありますけれども、小樽はまた別のところに駅を作るし、倶知安は先ほどの高架、あるいはジャンクションが繋がるなど色々な要素があるということで、準備を早くしなければいけない要素があるのかなと思います。そういったことも考慮いただきまして、よく議論していただければ幸いです。

(北海道交通企画監)

- 最後、局長から地域全体のまとめをしていただきましたので、本日、色々いただいたご意見を踏まえて、また事務局の方で詰めさせていただきたいと思っております。
- 本日は、ありがとうございます。引き続きよろしくお願ひ申し上げます。