

## 北海道新幹線並行在来線対策協議会第7回後志ブロック会議 議事録

〔 日時：令和2年8月26日（水）10:00～11:15  
場所：倶知安町役場 3階会議室 〕

### 【事務局（北海道・新幹線推進室長）】

ただいまから北海道新幹線並行在来線対策協議会、第7回の後志ブロック会議を開催させていただきます。まず開会に当たりまして、交通企画監の柏木より御挨拶申し上げます。

### 【北海道・交通企画監（座長）】

皆さんおはようございます。本日は大変お忙しい中、この北海道新幹線並行在来線対策協議会、第7回後志ブロック会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

また本日はご多用のところ、JR北海道の渡利常務にもご出席いただき、感謝申し上げます。ご出席の皆様には、新型コロナウイルス感染症の状況にある中、会議を開催するに当たりまして、ご理解、ご協力いただき、あわせて感謝申し上げます。

私は平成23年、24年も新幹線を担当しておりまして、会議の第1回に参加して以来の参加となります。どうぞよろしく願いいたします。

さて北海道新幹線につきましては、新青森・新函館北斗間が開業し、来年3月には5周年を迎えることとなりますが、交通機関全般にわたってでございますけれども、その利用状況は大変厳しいものとなっております。

一方、新函館北斗・札幌間につきましては、2030年度末の開業に向けまして、皆様の残土処理の対策など、ご協力により、着実に建設工事が進められております。

新幹線の開業効果を最大限に発揮するためには、札幌までの早期完成が図られるよう、本日出席の皆様との連携を一層深めながら、国への要請活動など建設促進について、今後も引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

また、並行在来線の取組につきましては、昨年当ブロック会議におきまして、沿線地域における地域交通の確保方策につきまして、開業の5年前までに方向性を決定するとの従来の考え方にとらわれず、できるだけ早期に決定することを皆様と確認させていただき、今年度は協議会の取組として今後の議論のたたき台となる外部委託調査の実施を予定しているところであります。

本日は、JR北海道から、長万部・小樽間の線区の状況等についてご説明をいただき、今後の検討に必要な情報の共有を図るとともに、今年度の協議会事業であります、委託調査の実施方法などにつきまして、今後の検討の進め方についての説明をさせていただきたいと考えております。本日は、活発な御議論をどうぞよろしく願いいたします。

### 【事務局（北海道・新幹線推進室長）】

それでは議事に入ります前に、まずお手元に配付させていただいております資料を確認させていただきます。資料1から資料5を用意しております。なお参考資料といたしまして当協議会の設置要綱も配付をさせていただいております。それでは議事に入らせていただきます。

これ以降は柏木交通企画監の進行により議事を進めてまいります。

### 【北海道・交通企画監（座長）】

それでは、次第に沿って進行してまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず、議題（1）函館線長万部・小樽間の状況につきまして、JR北海道様からご説明をいただ

き、その後、質疑応答を行いたいと思います。それでは、JR北海道渡利常務様、よろしく願いいたします。

## 【JR北海道】

JR北海道の常務の渡利でございます。後志ブロックの各自治体の皆様、そして北海道庁の皆様には、日ごろから弊社に対しまして大変な、ご協力、ご尽力を賜りまして、誠にありがとうございます。この場を借りて御礼申し上げます。また、本日は、弊社の状況につきましてご説明させていただく機会をいただきましてどうもありがとうございます。ご説明させていただきます。

現在コロナウイルス感染症の関係で、弊社も大変な影響を受けているところでございますけれども、今年度につきましては、私どもしっかりと手元資金等を確保しながら、事業の継続に向けて、万全を期していく所存でございますので、引き続きよろしく願いいたします。

本日もご用意させていただきましたデータでございますが、若干古いところございますが平成30年度の状況につきまして、ご説明をさせていただきます。

資料1をご覧ください。まず目次であります。項目、1番から10番まで振ってございます。それぞれ資料を用意しておりますので、順にご説明をさせていただきます。

まず、1番目の資料、輸送密度でございます。ご案内のとおりであります、ご利用いただいておりますお客様が1日あたりどのぐらいいらっしゃるかということで、均等にご利用いただいたと仮定して出した数字でございます。

直近でご覧いただきますと、1番右側、平成30年が、長万部・小樽間で申しますと、625人ということになります。ここ数年600人台で推移しているという状況であります。なお、上のほう4000人のところに、青い線が引いてございますが、青字で書いてあるとおり、かつての国鉄時代のバス転換基準が4000人ということでございます。

それから2番目でございます。定期列車の本数の推移であります。これも推移を折れ線グラフで示しておりますけれども、左下に凡例ございまして、長万部・蘭越、蘭越・倶知安、倶知安・余市、余市・小樽と区間ごとに、推移を見ているものであります。

平成28年の3月に、一般気動車の老朽劣化で、車両の確保ができないということで、皆様にもご相談させていただきながら、大変申し訳ないことでありますけれども減便をさせていただきました。その後は、変更がない形で進んでおるという状況でございます。

続きまして、駅別の乗車人員であります。白丸と緑丸が並んでございます。各駅ごとにご乗車になったお客様が、何人いらっしゃったかと。これは特定日に調査をした結果でございます。右下に凡例ございまして、1日当たりこの日ご乗車になった方が10人以下のところは緑丸ということで4駅でございます。二股、熱郛、目名、比羅夫でございます。この特定日というのは年間の特定の日でありますけれども、小数となっていますのは過去5年間、直近5年間の平均ということで計算をしております。あまり大きな変化は見取れないという状況でございます。

それから5ページから8ページにわたりまして、クリーム色と紺色の図がございます。これもこちらの会議でお出しをしている資料でございまして、各列車毎にどの駅からどの駅までの間どれだけ乗っていただいているかということ、これもやはり平成30年度の特定日に数えた数字でございます。1番早い、例えば、5ページでありますと下り列車であります。朝5:20倶知安発、小樽6:33に到着する、「1921D」というものから始まっているということでございます。余市でかなり多くお乗りになって小樽までいらっしゃるということでございます。この「1921D」の倶知安の駅のところの縦棒の左側に、大変小さい字で恐縮でございますが、これはご乗車になっている人数を目盛りで書いてあるものでありまして、一番下が0人でありまして5:20と書いてある数字のちょっと下の所にありますのが300人ということで、そういう

目盛りで打っておりますので、倶知安・余市間でありますと、かなり下の方に全部含む形で表現されてしまうということになってございます。

列車別に見ていきますと、下り列車、5ページ・6ページをご覧くださいますと、朝蘭越から倶知安、それから倶知安から小樽方面が多いということであります。それから7ページ・8ページの上りをご覧くださいますと、夕方、夜に、小樽から倶知安方面にお帰りになるという、こういうご利用が多いということが見て取れるかと存じます。

それから9ページの棒グラフでございます。これは、駅間別のご乗車の人数、ということで、これも特定日に調査をさせていただきました。この日にこの駅からこの駅まで何人ご乗車になったか、これは列車を全て合計した数字でございます。駅と駅の間で、大きくお乗りになる、あるいは大きくお降りになるという方が、段差が生じているところでございます。

ぱっと見てお分かりいただけるのは倶知安駅で比羅夫からは246人ですが、小沢に行くときには487人の方がご利用になっているということと、余市駅のところでは仁木からは695人ですけれども、蘭島のほうは、1657人ということで、ここの辺りに大きな段差があるという状況でございます。

次に、似たグラフでございますけれども、次のページは2色になっております、これは駅間通過人員と我々申しておりますけれども、年間を通じてきっぷの発売状況から、どの駅とどの駅の間のご利用がどのくらいあるかと算定したものであります。これは発売したものでわかりますので、定期をお買いになった方、定期ではないきっぷをお買いになった方ということで色分けをしております。

段差があるところということで先ほどの倶知安と余市ということで申しましたけれども、こちらで見っていきますと、若干規模は小さいですけれども、ニセコのところでも少し段差があるというところが、ご覧になれるかと思えます。

続きまして、少し細かい表でまた恐縮でありますけれども、これは定期券の発売枚数を計算したものであります。三角の表になっておりまして、どの駅からどの駅までの定期券を、何枚お買いになっているかということを示しています、灰色で墨塗りしている部分と、その下に白い字のところがあります、この灰色の部分が、通学定期のお買い求め状況で、白いところは通勤定期ということです。この数字であります、1ヶ月定期をお買いになった方が1人いると1、6ヶ月定期ですと6としまして、それを全部合計しまして、年間の1年は12ヶ月ですので12で割りまして、年間を通じて定期券をお使いになっている方が何人いるかという目安の数字を出しているところであります。

通学定期でいきますと、倶知安・ニセコ間が55.1枚、倶知安・蘭越間が43.1枚ということが目立つところであります。それから通勤であります、塩谷までの各駅から小樽までが52.1枚という状況でございます。

続きまして、カラーの棒グラフが並んでおります。これは、線区別収支と呼ばせていただいておりますが、長万部から小樽までの函館線の収支状況でございます。いつもは過去、前年分と2年分並べてお示ししておりましたけれども、経年変化がわかるようにということで、4年分を今回並べさせていただいております。

線区ごとの収入と費用を、計上あるいは配分をして計算しているものであります。30年度で申し上げますと、収入は4億3000万円でした。これに対しまして費用は27億9000万円ということで、赤字が23億6000万円ということであります。

29年度、前年と比較いたしますと、収入も減っておりますが費用も減っておるということで、損失の規模は特に大きく変わっていないという状況であります。28年度から比べましても、ほぼ営業損失も規模は変わっていないということが言えると考えております。このグラフの下のと

ころに凡例書いてございまして、薄紫色で「その他」というのが、この積み上げの棒グラフで言いますと、上から2段目のところに計上されております。この中には本社の管理費なども入ってございまして、この部分は、ほぼ本社の管理費とご覧いただいても結構だと思います。経営分離ということで、経営分離されますと本社の管理費を経費に乗せるということは適切でないという考え方もあると思いますので、これを除きますと、おおむね20億円の営業赤字になっていることが言えると思います。以上が今回、平成30年度のデータということで、新たにお示しさせていただくものでございます。

以降につきましては、実は一昨年にまとめた内容と同じものでありますので、ポイントだけ絞りながら、説明をしてまいりたいと思います。さまざまな土木構造物、あるいは車両といった設備を持ってございまして、これのメンテナンスにお金がかかるということをご説明しているものであります。

まず13ページは、土木構造物がかなり古いということが見て取れるということでありまして、100年以上たっているものが、かなりあるということが右側の棒グラフでご覧いただけると思われます。それから、どのぐらい、今後その修繕ですとか、更新にお金がかかるのかという考え方が、次のページで、イメージ図でご説明をしております。修繕に関わる費用としまして、毎年毎年、少しずつ、経常的にかかっているものがだんだん増えていくものがある一方で、毎年毎年、今年はこの設備を修繕しなければ、ということで、大きく年度ごとにどかんどかんとかかるというものの二つの、組み合わせというふうになっております。

下の丸にありますけれども、大規模修繕あるいは更新費用とは別に、毎年運営の赤字に含まれている恒常的な修繕費用、これは当然であります。列車を運行していく限りは、安全で列車運行のためには必要になっているということでありまして、それ以外にここに示しておりますのは、経年100年を超えるような老朽設備がたくさんある中で、これを計画的に修繕するということで、かなりのお金がかかっているということをご説明をしております。以降はどういう設備がどういう状況になっていて、どういう処置が必要なのかを、例示的に示したものであります。

15ページは橋りょうの関係で、古くなってこういう状況があります、こういうふうに対応していきます、ということを書いてございます。16ページも同様でございます。それから、17ページはトンネルの関係でございます。地山の影響による変状対策などが必要なことはありますが、当該のこちらの線区につきましては、該当はないということでありまして、一方で次のページもトンネルの関係でありますけれども、トンネルの内側の覆工面の部分については劣化がありますので、こういったところは手を入れていかなければいけないだろうということで、今後20年間で見ていきますと47億円ほどかかるところでございます。漏水対策も必要です。それから、ホーム跨線橋等につきましては、手当てが必要な線区もございまして、長万部・小樽間につきましては該当がないと見ております。

以上、トータルいたしますと、20ページに表が出てまいりまして、長万部・小樽間で、今後20年間でおおむねこのぐらいの、更新・大規模修繕のお金が必要ではないかというのは、64億円と見積もっております。

続いて最後であります。車両の更新費用につきまして、これも一昨年の情報と同じ内容でありますけれども書かせていただいております。車両につきましては、もちろん、安全に運行するための日々の修繕といったところで、これが積み重なって赤字の一部になっているわけでありまして、それ以外に古い車両を更新するということにお金がかかるということでございます。

また、除雪費用、除雪車のための更新も必要になってくるということでございまして、こちらにつきましては、もうご案内のとおりであります。今年のダイヤ改正以降、新型の車両が既に入っております。こちらに書いてあります数字では、23両で46億円ほど見ておりましたけれ

ども、今入っている車両、これはほぼもう置き換えが済んでおりますけれども、15両の新型車両、ディーゼルエンジンを動かして発電しまして、電車のような仕組みで運転しているという車両が15両入りしました。これに関わる更新費用は40億円でございました。またラッセル車につきましては、今後、計画的に取換え、更新していく必要があると考えております。

雑駁でありますけれども、弊社の、長万部・小樽間の線区に関する現在の状況ということで、ご説明をさせていただきました。また、これらのデータは更新がされてまいりますので、更新されましたら、タイムリーな形でご提供させていただきたいと思っておりますし、それ以外にも、さまざまなデータ、あるいは事実関係につきまして、ご不明な点がありましたら、おっしゃっていただきましたら、できる限りご提供して、色々なご判断に活かさせていただければと考えていますので、今後ともどうぞよろしく申し上げます。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

ありがとうございました。ただいまご説明いただきました内容につきまして、皆様からご質問、ご意見等があれば頂戴したいと思います。どうでしょうか。

#### 【黒松内町長】

黒松内でございます。鉄道の橋りょうやトンネルのインフラといいますかね、そういう老朽化の状況というんですか、わかるんですけれども、ちょっと不謹慎な質問になるかもしれませんが、そろそろ有珠山の噴火も周期的には心配するような時期にはなってくると思うんですけれども、今、有珠山が噴火したとして前回のように室蘭線で走っているような特急が迂回路としてこの函館本線を走れるようなインフラというか、状況になっているのか、どうなんでしょうか。最悪そういう展開になったら、前回のように室蘭線の特急が函館線で走れるのかどうかという質問です。

#### 【JR北海道】

有珠山は、周期的に噴火する火山ということで、やはりそのリスクは見ていかなければいけないと考えております、もちろんその線区で通常に運行している列車の重量ですとか、そういったものの規格は相当、いわゆる室蘭線と函館線・山線からでは違うわけでありましてけれど、一部特急列車などは走れるような状況になっておりますので、安全部分については、例えば北斗が走るといったことも可能な状況でメンテナンスをしております。これについてはきちんと精査をしながら、いずれは噴火があるという前提で精度を高めていく必要があると思っておりますが、今のところ基本的には大丈夫だろうというところです。

#### 【黒松内町長】

もう一点聞きたいことがあるんですが、かなりこういう老朽改修でお金がかかるということで、このままあと10年後に、地元が引き受けてということになると、こういうお金も相当かかるの見受けられるんですけれども、やはり今JRさんにもっと直してくださいなんていうことを言うと、やっぱり直せば直すだけ資産価値が上がるということで移りの段階での費用がかかるということでよろしいでしょうか。

#### 【JR北海道】

考え方としてはそうなります。補修をして大規模修繕をしますとその分資産価値が上がりますので、それは経営分離の時の引き渡しの際の、引き渡しの価額がどうなるかということは私ども

で決められるものではありませんけれども、考え方としますと当然ベースとなる資産価値は上がりますので、それを前提に譲り渡しという形になります。

#### 【倶知安町長】

倶知安町です。今黒松内町長さんから、有珠山噴火のときのお話をいただいて、今時点では、安全が確保できるだろうというお話でしたけれども、当時、前回の噴火のときには、確か貨物も一部走っていたかなという気がしてたんですけれども、今度、噴火がもしあったときには、その部分の貨物についてはどうか、というのは前に1回聞いたかもわかんないんですけれども、再度確認させていただきたい。

#### 【JR北海道】

貨物列車につきまして、前回の有珠山噴火のときは山線回りで迂回を実施させていただいております。今どうかということでもありますけれども、JR貨物さんのほうでも、さまざまな取組の中で、機関車の高性能化なども随分と進められています。高性能になるに従って機関車の重量が増えるといった部分もありまして、現段階で今のJR貨物さんの機関車で、安全に山線が通れるかということについて、確認はしていないところでもあります。今後、まさにリスクが高まっていくという中で、そういった検討なり、見解を明らかにする必要もあるなと思います。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

他にございますでしょうか。よろしいでしょうかね。

ないということであれば、ここでJR北海道の皆さんには、業務の都合により先に退席されるということでもありますので、そういうことでよろしいでしょうか。

では、JR北海道さん、今後とも、どうぞご協力よろしく願いいたします。ありがとうございました。

#### 【JR北海道】

どうもありがとうございました。引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

それでは議事を続けます。

次に、議題（2）今後の進め方等について、事務局から説明させます。

#### 【事務局（北海道・新幹線推進室長）】

今後の進め方等ということで、最初にお手元の資料2をご覧ください。

本年4月に、コロナ禍ということで、書面で開催をさせていただきました当協議会におきまして、皆様から事業計画と予算、こちらのご承認をいただきました、旅客流動調査、将来需要予測・収支予測調査、こちらにつきまして、改めて調査内容をご説明させていただきますとともに、今後現状のコロナ禍におきまして、どういった調査を進めていくのが最善であるかというところで今お話をこの後させていただきたいと思っております。

まず、この資料にあります項目の一つめでございます。旅客流動調査、いわゆるOD調査についてでございますけれども、(1)にありますとおり、調査区間につきましては、このOD調査以外の将来予測、需要の予測、また収支の予測も同じでございますけれども、区間を5つに分けて調査をするということにしております。書いてありますとおり、①の全区間、函館・小樽間の全

区間、②函館・長万部間の渡島ブロック、③は長万部・小樽間の後志ブロックと、そして渡島・後志の区間、それぞれの中で、特に利用者が多くなっております函館・新函館北斗間、余市・小樽間、この5区間について、調査分析を行うということにしております。

続いて(2)でございますけれども、調査対象といたしましては、函館・小樽間の全列車、これについては特急も含んでおります。及びいさりび鉄道、こちらの函館・五稜郭間、この全列車を調査対象としているというところでございます。

(3)の調査内容でございますが、資料でございますとおり、過去のOD調査と同様に、特定の平日1日に、各駅に調査員を配置しまして、乗降客をカウントすると。お客さんに調査カードを配布、回収した上で、JR北海道が所有する各種データ、実績データ、こういったものを用いて補正を行って、年間の平均のOD表をつくるというのが内容でございます。

ただこれにつきまして、今、こういったコロナ禍という中で、当初は夏までに実施することを考えておりましたけれども、利用者は減少しているという状況でありますことから、調査は今、見合わせをしております、調査の手法、またそのタイミングにつきまして、全体の調整をこれまで行ってきたところでございます。

そこで(4)でございますけれども、こういった状況の中で、今お話ししたような、調査員を各駅に配置して、動員をいたしまして、ODの現地調査を行うといった場合、課題と考えるものを2つほど挙げさせていただいております。

1点目といたしまして、現状調査を実施しても、データが実力といいますか実態よりも少なくなってしまう懸念があるのかなというところでございます。現状、通勤・通学、こういった生活利用につきましては、だいぶ回復傾向にあるのかなと考えられますけれども、コロナの前と比較いたしますと、車通勤に変えたとか、通院を控えているといった方もいらっしゃるということで完全には戻ってはいないのかなという感じがあります。また、インバウンドに関しましては、利用がほとんどないということを含めまして、観光の利用もまだ減少したまま、であろうかということ。さらにこれは実態といたしまして、実際、調査カードの受け渡しをしたり、調査員が聞き取りするといったことに対して、お客様の方からの拒否反応といいますか、そういったものが出てくる可能性もある、懸念もあるかということでございます。

またもう一つの課題といたしまして、実際その調査に当たりまして、感染症対策につきまして、大丈夫かということでございます。多くの調査員、おおむね150人ぐらいを予定しておりました。これを駅や列車内に配置するということになりますと、当然万全の感染症対策をした上で調査をするということにはなるんでございますけれども、いろんなリスクといったものを100%回避できるかといった部分で、なかなかそれを言い切れるところまではいかないのかなということでございます。

こうした課題への懸念、こういったものを考慮いたしまして、コロナの影響がある中で、並行在来線の協議のスケジュール、こういったものに影響をなるべく与えないように、現状でできる対応方法はないかということで、この間、委託先の調査会社とも検討を重ねてまいりました。

そこで資料にございます対応案でございますが、コロナ禍の中での対応ということで、今お話ししました、駅や列車内での現地調査については行わずに、OD表を作成するという手法を今考えているところでございます。OD表作成する上で基本となります、乗降客のデータにつきましては、JR北海道が保有しております、特定日における年間のさまざまな実績データといったものを活用することができるのかなと。これで、コロナの影響を受ける前ですね、影響前の段階でのJRのデータを使うことで、前の実績を反映させることができるのかなと思っております。ただ、実際、どこのお客さんが、どこで乗車をしてどこまで乗ったか、どこで降りたかということにつきまして、いわゆる表の中身になるんですけど、これがOD傾向と言っておりますけれども、

その傾向の把握につきましては、JRの資料だけでわからないという部分がございますので、この部分につきましては、平成23年度、道が函館線のOD調査を実施しております。この結果を活用いたしまして、その全体のODの傾向といったものを反映して推計をしてまいりたいと考えてございます。

資料の2ページをご覧ください。イメージとして上の図が、平成23年度の調査で得られたOD表ということでございます。もちろん23年でございますので、この間10年ぐらい経っております。その後の変動要素ということで、右側に出しておりますけれども、人口の変動、あとは学校の統廃合、さらには外国人、インバウンドの増加、いさりびも走ったというようないろんな要素がございます。こういった要素がございますので、こちらの変動要素と、あとはJRが保有する直近のデータ、また沿線地域におけるいろんな環境の変化、こういったものをしっかりと勘案して、補正を行った上で、下の図にあります、現在のOD表を作っているというものでございます。

このOD傾向につきましては、今お話ししたとおり実地の調査を行わないということで、推計となる部分がございますけれども、この表の外枠、赤線で囲っている部分ですね、ここの、実際の乗降客といった部分については、今お話ししましたとおり、JRが持っている、数字を使わせていただくということでございますので、こちらに合わせて中身の傾向を過去の傾向、又は直近の変動要素といったもので、推計をしていくという形でございます。

という形でやらせていただきますので、最後の出入りといいますか、乗り降りの部分については実際の数字ということになりますので、並行在来線の検討のたたき台としては、十分活用できる資料になるのではないかなと考えてございます。

資料の3ページをご覧ください。今までお話ししたのはOD表、OD調査の話でございますが、OD表を作成した後のことでございます。このあとの部分につきましては、当初予定をしていたとおりの作業ということになります。ODをもとに、将来こちらでは開業後の30年程度までということで、将来の需要量の変動といったものの予測を行います。そこから第三セクター鉄道とした場合、またバス転換した場合、こちらにつきましては収支の予測調査といったものを行いまして、開業また事業継続、といったもののためにどれぐらいの財政的な負担といったものが必要になるのか、また事業成立のためにはどのような条件、又は課題といったものがあるのかといったさまざまな分析を行うこととしております。

以上、当初の予定とはですね、OD調査の手法といったものについて変更するということになりますけれども、仮にこのコロナの状況を見ながら、調査時期といったものを先延ばし、先に送ったといたしましても、この影響がなくなると、いつできるのかといったものが不透明な状況ということでございます。並行在来線の協議、これをしっかりと前に進めていくというためには、現時点でこの手法といったものが最善の方法ではないのかなと考えているところでございます。なお、この調査方法の変更に当たりましては、当初予定しておりました調査の事業費についても、人員配置しないといった部分もございますので、減額といいますか、変更になると思っておりますけれども、そこにつきましてもあわせてご理解をいただければと考えてございます。

続いて、資料3をご覧ください。並行在来線の検討スケジュール案という資料でございます。資料にございまして、平成24年度の当協議会の設立からですね、昨年度のブロック会議での交通企画監から最初お話ございました、開業5年前までにとらわれず方向性の決定、この時期の前倒しを目指すという確認をしたという流れ、中段あたりが今年の令和2年でございます。右の備考欄にあります通り、令和12年、2030年度開業ということで、ちょうど10年前ということでございます。

今年度といたしましては、8月に今この本ブロック会議を開催した後、ただいまご説明をさせ



いただきました調査事業を実施、この調査結果が今年度末までに出るという予定でございます。その後、幹事会やブロック会議でその調査結果を分析、さらにはそれをもとにした具体的な選択肢といったものを検討して、最終的に沿線の皆様の総意により方向性を決定していくという流れかなと思っております。

決定時期につきましては、X年度というふうにしておりまして、時限を切っているという状況でございませぬけども、右の欄にあります通り、できるだけ早期に方向性を決定していくと、決定時期を前倒していくということを目指していきたいと考えてございます。方向性を決定いたしますと、1番下の準備期間でございませぬけども、大きく分ければ、三セク会社による鉄道存続と、またあるいは鉄道以外であればバス転換ということになるかと思っておりますけれども、いずれの場合にいたしましても、その後の準備期間というものが必要になってまいります。

函館線につきましては非常に距離も長いということ、また沿線地域ごとに、環境や事情もさまざまであるといったこともありますので、この準備には長い時間がかかるのではないかと考えておりますし、将来に向けまして、持続的な地域交通を確立させていくといったためには、できるだけ多くの時間をかけて、しっかりと検討・準備をしていく必要があるのかなと考えてございます。こうした決定後に必要な時間と期間といったものを踏まえまして、方向性の決定時期の前倒しといったものは、非常に重要かなと考えているところでございます。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

ただいま、資料2によりまして、需要予測調査のコロナの影響により、実施方法を変更するといった件、それから、資料3で今後のスケジュール感をご説明いたしましたけれども、その内容について、皆様からご意見、ご質問等があれば、よろしくお願いたします。

#### 【黒松内町長】

調査の方法の変更というのは仕方ないかなと思っておりますけれども、バス転換調査の件で少しお話ができればと思います。バス転換の前提条件として、「運行本数は現行のJR並み」ということになっているんですが、今JRのうちの状況を言うと、減便、減便でかなり住民の皆さんは不便に感じているんですね。それでJR並の運行本数で調査されてしまうと、何も住民にとってメリットが無い話、利便性、もっともっと利便性を感じるような本数にしてもらわないと、ちょっとうちの町の周辺では、仮に仮にバス転換が進んでも受け入れられないんじゃないかなという気がしています。

それからもう一点、ちょっと別な話なのかもわからないけれど、今現在黒松内・蘭越間って路線バスすら走っていないような地域なんですよ、それをゼロからスタートのような状況というのはですね、仮に路線バス、バス転換を選択した場合にどう進めていくものなのか不安に感じているんですけれど。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

いわゆるJRの単独では維持できない路線ということで、いわゆる200人未満の路線ということで、道内で5路線、そのうち今3路線がバス転換ということを決めたんですけども、今ご心配の件のまず一つは新規に路線を引く場合っていう形ですよ。これについては札沼線で既に前例がありまして、そういうのを参考にしながら、やっていく必要があると思っておりますし、それからJRの今の本数を維持するかどうかという問題ですが、これについても、やはりまず利用状況をしっかり把握するっていうことがまず必要だということと、それからできるだけ持続的にバスの路線を運営するっていう意味では、やはり国庫補助を使う、道補助を使う、こういった手法を最

大限取り入れながら、利便性と相矛盾するところもあるんですけども、それが両立するような形で、やはり地域で協議していく必要があるんじゃないかということなので、できるだけその具体的なものを、絵を描く必要があるんだろうと思いますので、バス会社と具体的な協議をしていくっていうことがあるので、先例、まず見ながらですね、ご検討されるのがよろしいかと思っています。

#### 【黒松内町長】

今の段階で言わせていただくと、バス転換になってからですね、極端な、もっと増便増便とは言わないにしても、今もう現状としてですね、朝早く夜帰ってこないと倶知安までの通学や通院ができないような状況になっているものですから、もう少し、こう、明るいときに行って明るいときに帰って来るみたいな、そういう利便性が住民から見えてこないバス転換も受け入れられないのかなって思うんですね。そこはぜひ経営だけではなくて、そういうことも考えてのことで進めていただければならないんじゃないかなと思います。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

わかりました。そのほか、何かございますでしょうか。

#### 【蘭越町長】

ちょっと、黒松内町長さんと関連する部分もあると思いますが、仮に今、委託をしてですね、バス転換ってなったときに、それぞれの圏域によって、生活の拠点っていうのは違うので、そういうことも考慮したバスの運行、そういうことを考えていかないと、町民に説明したときに、やはり理解を得られる、そういうものが出てくると思うんですよ。

今回の調査については、先ほど説明を受けた中では、現行のJRの本数によってのバスの試算ということなので、今、黒松内町長さんが申した、そういうようなことっていうのは、またこれが出て、そのあとまたそういうような調査とか、そういうことを行うということになるのか、そうなるるとまた時間もかかるし、この中で、いろんな意見を伺って、こういうことも反映できるっていうものなのか、その辺のところをちょっとお聞きしたい。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

今、蘭越町長さん、大変重要なことをおっしゃったと思いますけども、やはり今回の鉄道という面で検討が先行して進んでいるんですけども、やはり町長さんは今おっしゃったのは、住民に説明する上で、出口のところで、片方どうするんだってという問題じゃなくて、じゃあそのあとどうするんだっていう、町民のご心配だと思いますので、その辺の進め方についてこう、今のやり方をしていると、鉄道やってバスやるというような形になっているんですが、今後この進め方を並行してやるというふうなですね、今ご意見だと思いますので、その辺について皆さん何か、お考えあれば、いただければと思うんですが、どうでしょうか。

#### 【長万部町長】

今、黒松内町さん、蘭越町さん、バス転換の話題になったんですけど、その話題の中に長万部も入るんですね、バス転換になれば。もちろん長万部発着の駅なんですけど、接続しているのが無くなるということは当然長万部もバス転換の議論の中に入っていかなければならない、そういうことも少し考慮してもらいたいと思うんですけども、今ニセコバスさん長万部から出ていますけれども、今1便ですよ、バスの経営状態が悪くてバス出せないって。我々も年間350万

らいかな、ニセコさんの方に補助金は出しているんだけど、それでも減便になって、昼の1便だけです、そしたら乗ってくるのはいいんだけど、帰りのバスが無い、そんな状況になっているもんだから、今おっしゃるとおり、バスの利便性っていうのも考えていかないと、なかなか難しいのかなということで、もしバス転換の話の話題提起となるのであれば長万部としても関心寄せていきたいということ。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

そのほか、ご意見ございますでしょうか。

#### 【倶知安町長】

倶知安町ですけれども、例えば今回の調査のバス転換の調査についての質問っていうか、今回の調査はこうですけれども、この後、おそらくこの調査だけで全てが見えてくるっていうことにはならないのかなって感じているんですが、先ほど蘭越の金町長のいったように、さらに、さらにちょっと検討を加えなきゃならないその時間って結構かかるんじゃないのっていうところがあったと思います。

いずれにいたしましても、今回、並行在来線の議論をする上で、一番大事なのはやはり、これだけ少子高齢社会になって、そしてしかも先ほど、JR北海道さんからの経営状況ですとか、財政面的な現状、あと施設の老朽化の度合いだとかっていうことを勘案する上で、一番大切なのはやはり、これからの総合的な公共交通をどう考えるのかっていうことにたぶん尽きるんだろうと思うんです。

ですから、そういった部分で、しっかりと具体的にはうちの町、倶知安町に限って言えば、今年から町なかの、要するに郊外向けの住民の足の確保っていう検討を今進めているところですし、さらにはそれを、さらに連動して、新しい法律、公共交通の改正交通再生法ですか、それに基づいて、交通計画にも着手していこうやという前向きな状況に来ておりますので、そういった中で、各地域も含めて、あるいはその圏域も通して、そういった交通計画的なものも含めて、考えていく必要があるのかなと考えています。

ただその中に当然、もしバス転換になった場合に、そういったところの便数がどうなのか、とということもですね、あとこの区間で今の走っている路線で本当に十分足りるのかといったところも、おそらく議論しなければいけないのかなと感じています。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

大変重要な話なので、町長さん皆さん一言ずつ、余市町長さんからお願いしていいですか。

#### 【余市町長】

余市町です。前回の会議でも申し上げましたけれども、開業5年前に決めるということですが、これだけ、今JRからも説明いただきましたけれども資料が揃っているのであれば、もうそろそろ具体的に詰めていける時期だと思いますので、早目早目に方向性を示すっていうことはここにも書いてありますが、実際に具体的に動いていかなきゃだめな時期だというふうに思っております。

あとはバス転換の話が議論に出っていますが、皆さんおっしゃるとおり、便数の問題ですとか、それに加えて、今、バスのほうも、人手不足といいますか、ドライバー不足の話がありますので、きちんとその点も踏まえて議論をしていかなければならないと思っています。

### 【仁木町長】

前回私が主張したことってというのは、単なるバス転換ってということだけではなくて、今日話し合いで出ていることが、私が言いたかった、主張していた部分であるんですけども、JRを切り替えてバス転換になった場合に、既存のバス転換を維持するってということではなくて、さらに、利用者や、または地域が使いやすいような状況や可能性を探求していくことが必要だということ、前回主張させていただきました。

これから10年、20年後を見据えたときに、おそらくそういった交通事情というの、もっと画期的になっている部分も、可能性もありますし、そういうことも含めて、地域をまたぐ公共交通機関という部分ではまだまだ可能性がこれから、あるのではないかなと思いますし、それぞれ地域の地域内の公共交通機関は、これから独自で、本町でもこれから考えていきますけども、そういった形で役割を変え、それぞれ分担しながら、今後の公共交通機関を見据えるこういう会議であればということ、当初から臨んでいますので、これからもそういった形で協議ができればと思っているところでございます。

### 【共和町長】

色々皆さん方からご意見が出ています。先ほどから説明を受けていますと、やはり並行在来線を維持していくということは非常に至難なことかなと、そんな思いがいたします。となればバス転換というような形にならざるを得ない。これまでの経過といいますか、当初なんとしてでも北海道新幹線を付けてもらうというようなことで、後志一丸となってしっかりと整備促進について取り組んできた、という経緯があるわけですが、やはり在来線をどうするかと議論されている、議論されている中で今日あるのが、説明を受けたような話であります。当時も在来線を維持するということは、非常に地域にとっては負担が重いということはもう当時から考えられていたことです。その際には、はっきりとした結論は出しておりませんが、やはり多くの町村の方々は、どちらかというやはりバスのことをしっかり気にしながら、当たっていかねばならないな、とそんな意見があったのも事実であります。今まさに、仮に、バス転換をするとするならば、というのが議論の大きなところになっておりますけども、やはりこのバス転換をするということは、基本的にはやはり住民の足をどうやって確保していくのか、住民の足を確かなものにするためにはしっかりと取り組んでいかなければならない大きな課題であると思っています。

実は私のところ、昭和60年に国鉄岩内線が長い歴史を終えまして、廃止になりました。まさにその際は、いろいろ議論をした上に、最終的にはバス転換をしたというようなことで、当然、鉄道がなくなるわけですから、住民の皆様方が非常に暮らしづらい形になってしまった、そういうことにならないようにということで、当時バス転換はするけれども、やはりこのいろいろとバスの便数のあり方とか路線の数だとかこういうことも議論して、最終的にバス転換に持っていったと、こういう経緯がある。今まさにそのバス路線がしっかりできているわけですね。住民にとってはあれからもう30年経っている、そういう面ではそれが普通の形だなと、特に支障が感じられないと、というような経緯がございます。ですから、いよいよバス転換ということで、となれば、よくよくですね、将来的なことも考えながら、それぞれの町村の皆さん方がいろいろと苦慮されているようなことも含めて大いに議論をして、確かな交通体系を作っていくということが必要じゃないかなと思っています。スケジュール的に見ますと、開業までまだ10年あるという見方はあるんですけど、やはり10年というのはあつという間です、ですからやはり仮にバス転換に進むんだ、というのであれば、早め早めに協議をしながら、しからばどうするんだということ、大いに議論して、そして住民の生活に支障が無いように、ということを考えていくことが

必要と思います。

#### 【倶知安町長】

先ほども申しましたけれど、実は、倶知安は新幹線駅ができるということでございます。前から話出ていたかと思うんですけども、本町の駅舎の前でのまちづくり、新幹線駅周辺でのまちづくりに、このスケジュール次第によって、相当、これまでもちょっと苦労はしているんですけども、時間がだんだん、10年を切った中においては、この工程、日程の関係もですね、かなりシビアな状況になるということは、皆さんもご承知のとおりだと思います。

そうしたからというわけではございませんけれども、本日、北海道から説明があった日程については、着実にこれを進めていただくように、本当に皆さん力を合わせて、知恵を絞りながら、真摯に向き合っていきたいなど、いただきたいなという思いがたくさんございます。

ですから、そういった部分で、本当に、並行在来線をどうするんだといったときには、ここに集まっている自治体の方々だけではなく、ここの各駅、今の在来の駅を使っている方々というのは、それぞれの町だけではなく、実は、隣町だとか、ここに来ていない周辺の自治体の方々も実際にいるわけでございます。なかなかこういったステージっていうか議論の場っていうのがないので、おそらくいろんな思いをしていると思います。

ですから、こういった会議には参加がなかなか難しいかもしれませんが、何かの機会に、そういった声も拾えるようなことっていうのも、これからすごく重要になると思います。

それとバス転換の話になってくると、道路を使うということになります。高速道路、今、倶知安までの間、倶知安余市道路ということで、着実に進められてございますけれども、この先、倶知安から黒松内に向けての、これからの高速道路の延伸ということも、この後志にとっては大変大きな課題だと思いますので、そういった部分の、将来的なものも展望しながら、このバス転換の可能性というか、選択肢の一つとしても考慮していったほうがいいのかなどということを申し添えさせていただきます。

#### 【ニセコ町長】

ニセコ町です。よろしくお願ひします。資料、収支予測が重要だと思うんですが、この第三セクターの鉄道調査をする中で、車両は全車新製車両とするということになっているんですね。それが第三セクター鉄道を試算するとき、重荷にならないのか、っていうその辺は、現実とどうすり合やすか、上の有償取得の分と、やっぱり調整が必要ではないのかなって。意図して、第三セクターが負担になるようにつくられてるんじゃないかと住民の皆さんに誤解されると困るので、その辺もやっぱり検討する必要があるのではないかと思います。

それと、2030年に、例えば札幌オリパラが早まって、新幹線の開業が早まった場合は、並行在来線も同じような形で進むのかどうか、その辺、どういうことになっているでしょう。その辺ちょっと教えていただければと思います。

#### 【事務局（北海道・新幹線推進室長）】

建設工事のほうでございまして、いろいろ最初に交通企画監からお話ありました、残土問題も含めて、皆様のご協力いただきながら、何とか今、進めているところでございますが、なかなか現状といたしまして、1年前倒しをできるかどうかというところまでは、現状では、確定といえますか、そういう段階にはまだ正直ないのかなという状況でございまして。できる限り、当然2030年には間に合わせるといっても、是として、可能であれば、そういったオリパラの話もございまして、それに合わせたっていうことも、想定しつつなんですけれども、なかなか前

倒しを完全にできるスピード感で今、進んでいる状況ではないのかなと思います。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

もう一つ、バス転換についても想定して、一つの案として議論していくってということについては、どうですかね。

#### 【ニセコ町長】

両方の案をね、比較検討するのはすごく重要だと思います。ただそのときに、誤解を招かないような、我々が説明しやすい資料を、みんなの力で作り上げられればなと思っていますので、よろしくお願いします。

#### 【蘭越町長】

私も、並行在来線問題は、非常に町民も関心を持ってるんですよ。そして、その町民にきちっとした資料を早急に提案して協議をする、このことが、前も私もそういうふうをお願いをしました。

きちっと、現状はこうで、残すのであればこれだけの費用、そして、違う交通網にするなら、これだけの費用がかかる。それを1日も早く、私は町民に説明して、町として、一町村だけの判断にならないので、早急にやはり協議をしたい、そのために、資料の提供をぜひお願いしたいと願っております。

#### 【黒松内町長】

先ほどから言っていますけれど、私たちの町は皆さんの町以上に、JRにしても路線バスにしても減便が続いているところですので、だんだん住民の頭の中にJRを使う、路線バスを使うということが無くなってきているような気がします。負のスパイラルにはまり込んでいるような気がしますので、一刻も早く、こういう地域をまたぐ公共交通機関のあり方みたいなものを早く地域住民に示していければと思っていますので、できるだけ早く、皆さんもご理解、ご協力いただきながら示していければいいなと思っていますので、よろしくお願いします。

#### 【小樽市長】

私も、だいたい皆さんと同じような意見ではあるんですけども、開業5年前にかかわらず方向性を出していただくということについては大変評価はいたしますけれども、例えばこの資料3にあります、200X年度から2030年度までの間に、解決しなければならないテーマって非常に多いわけですね。

ですから皆さんおっしゃるように、できるだけ早く、そして、適時、情報を提供していただきたいと思っています。地域の実情、あるいは地域間の実情に合った、なおかつ持続可能性のある交通体系を構築していくということについては非常に時間がかかると思っていますし、バス転換の話も出ていますけれども、小樽市内を見ましても、経営上の問題だけではなくて、やはり余市町長がおっしゃっていましたように、ドライバーを確保することができなくて減便になっているという事実があるわけですね。

これはどうやっても、もうこの将来において解決しなければならない課題ですので、机上のプランだけではなくて、そういった部分の、十分配慮をいただいた、議論をしていきたいと思っていますので、そのためにはやはり時間が必要だと思っていますので、スピード感を持って取り組んでいただければと思っています。

### 【北海道・交通企画監（座長）】

ひと通りご意見いただきました。私なりにまとめさせていただくと、一つは新幹線駅を核とした、観光中心としたその交通のあり方、それから、生活の足として、皆さんが今使われているものをどうするのか、この大きな2点の検討を早急に進めるというようなご意見でありましたので、この関係につきましては今、先ほど倶知安町長さんからもお話がありまして、公共交通の法律っていうのは今年改正になりまして、それぞれで公共交通計画を作るということが、ほぼ義務付けされたということでもありますので、その問題と並行して、この会議の幹事会で、少し具体的に、揉んでいくっていうような方向がいいんじゃないかと思うんですが、皆さんどうでしょうか。そういう進め方でよろしいでしょうか。

ご賛同いただいたということで、そういうふうに進めさせていただきたいと思います。

それでは最後に、並行在来線、鉄道を存続するとした場合に変参考になるとは思いますが、道南いさりび鉄道の経営状況につきまして、最後に事務局から説明させていただきます。

### 【事務局】

資料4をご参照ください。道南いさりび鉄道株式会社の経営状況ということでございます。

皆様既にご承知のとおりだと思いますが、道内いさりび鉄道株式会社は、北海道新幹線、新青森・新函館北斗間の並行在来線として、JR北海道から経営分離された江差線の五稜郭・木古内間の37.8キロを引き継ぐために、第三セクターとして、2014年8月1日に設立されまして、北海道新幹線が開業した2016年3月26日から、運行を開始しております。

資料の上段になりますが、会社の設立に当たりまして、株式会社としての出資金と、それからJR北海道からの資産の譲り受けなどにかかる、初期投資というものが必要となっております。出資金は株式の購入によるもので、北海道、それから沿線自治体であります、函館市、北斗市、木古内町のほか、貨物輸送の面で大きな関わりを持っておりますJR貨物、それからホクレンが株主となりまして、合計5億7600万円を資本金として計上しております。

次に初期投資についてですが、列車運行に必要な施設・設備に投資したものでありまして、原則、JR北海道の資産を最大限活用するという考えのもとで、同社から多くの資産を譲り受けしております、新規、設備投資と合わせて24億円を要しております。

なお、列車運行に必要な施設・設備のうち、線路や鉄道施設など、JR貨物からの線路使用料収入が見込まれるものにつきましては、貸付金の対象としておりまして、道南いさりび鉄道株式会社が、北海道と市中銀行から長期借入れをしてございます。

また、それ以外の線路使用料による収入が見込まれない鉄道車両や、旅客用設備などにつきましては、北海道それから沿線自治体からの補助金で対応しているという状況でございます。

次に資料の中ほど以降は、収支の状況についてでございます。まず、収益に関しては、主な収益源として、乗客からの運賃収入、それとJR貨物からの線路使用料の二つが、主なものとなっております。その大部分が線路使用料となっております、これが道南いさりび鉄道の収支構造の大きな特徴でございます。運賃収入につきましては、沿線の人口減少、最近では新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、減少傾向にございます。線路使用料につきましては、それとは関係なく、堅調に推移しているという状況にございまして、運行開始後4年間の収益は、ほぼ横ばいという状況で毎年20億円前後、運賃収入、線路使用料と入っているという状況になります。なおその他の収入につきましては、国や自治体からの受託工事などとなっております。

一方、費用に関しましては、収益を毎年1億円以上上回る状況となっております、その差額は、道と沿線自治体からの補助金により補填しておりまして、増額傾向ということになっており

ます。いさりび鉄道の経営というのは、年々厳しさを増してきているという状況が見て取れると思います。

現在、北海道におきましては、いさりび鉄道株式会社とともに、これまでの収支実績を分析するとともに、今後の収支見通しについて精査しているところでありまして、今後の対応方向について関係者と議論を深めていくこととしております。

資料5として、函館線の現状と、いさりび鉄道の状況、先ほどJRさんから、平成30年の収支の状況等をご説明いただきましたけれども、平成30年収支をベースに、単純に比較したような表というのを、ご参考までにつけさせていただいておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

ただいま、いさりび鉄道の経営状況が厳しいというような説明がありました。これについて何かご質問等ございますでしょうか。

それでは、特になければ、最後に全体を通しまして、それぞれご意見がもしございましたら、お願いしたいと思いますのですが、どうでしょうか。

#### 【ニセコ町長】

これまで北海道の皆さん、大変なご努力でいろんな資料提供いただきまして、本当に心から感謝を申し上げたいと思います。

その上で、これまで各首長集まっていろんな議論をしてきたんですが、早くってというのは皆さん合意しているんですね。それで今の状況を見ますと、今年度にある程度の情報で、さらに来年またいろんな詳細なものが出て議論できるっていうことでもありますので、例えば、2023年までには方向性の結論を出すというような、やっぱりこれだけのことをやっている以上、皆さんにメッセージ出す必要があると思うんですね。何か、大きな事態があれば別ですけど、基本的に、こういった状況が流れるのであれば、この会としては、2023年には方向を見出すように努力する、ぐらいの方向、スケジュール感あっていいんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

#### 【北海道・交通企画監（座長）】

皆さんどうですか、私もそう思いますけど、皆さんはどうでしょうか。

よろしいですか。

それでは幹事会で、具体的にスピード感を持って対応していくということで、よろしくお願ひしたいと思います。その他、何かございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは今日、皆様からお聞かせいただいた、鉄道の存続のパターン、それから、バスに転換するパターン、これを検討するということで、今日は皆さん決定されたと思いますので、今後事務方が、具体的にスピード感を持ってやるということで、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは特になければ、以上をもちまして、本日のブロック会議を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。