

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第6回渡島ブロック会議
議事録

日時：令和元年8月2日（金） 13：00～14：30
場所：渡島総合振興局 4階402号会議室

【事務局】

- 本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。ただいまより「北海道新幹線並行在来線対策協議会 第6回渡島ブロック会議」を開催いたします。
開会にあたりまして交通企画監の黒田よりご挨拶を申し上げます。

【北海道交通企画監】

- この度は、会議遅れてしまいまして大変申し訳ございませんでした。お詫び申し上げます。
- 本日は「北海道新幹線並行在来線対策協議会 第6回渡島ブロック会議」ということで、大変お忙しい中お集まりいただきましたこと、心より御礼申し上げる次第でございます。
JR 北海道の綿貫常務には後志のブロック会議に続いて、今回もお越しいただきましたこと感謝いたします。
- 北海道新幹線について、新青森・新函館北斗間の開業から3年が経過し、現在2030年度末の札幌開業を目指して、鋭意進められている状況でございます。
私ども、新幹線の開業効果を最大限発揮するためには、一日も早い札幌までの開業が必要と考えています。様々な機会をとらえて、国に対して皆様との連携を一層深め働きかけをしていきたいと考えている次第です。
- 並行在来線の取組につきましては、これまでブロック会議あるいは事務レベルの会議等において、協議や意見交換させていただいてきたところであります。
沿線地域におきましては皆様方から様々な機会でも、早く進めなければならないとご指摘いただいていたところでございます。沿線をとるまく状況は変わってきており、新幹線工事が本格的にスタートしているということ、また、道南地区はインバウンドが多数入ってきており、この方々にどのように周遊していただくかということ、これらを要素として交通体系のあり方について検討して行かなければならないと考えています。
- 今後活力のある地域を維持していくため、しっかりと交通体系を作っていくことが最重要課題であると認識しているところです。
沿線地域の状況や、皆様方から本日いただくご意見を踏まえまして、具体的な検討をスタートし、沿線地域の交通確保に向けた方策の決定に向けて議論を本格化して参りたいと考えている次第でございます。
- 本日は JR 北海道から、経営計画や函館・長万部間の線区の状況について説明していただきます。今後の検討に必要な情報を皆様と共有しながら、スピード感を持って方向性を定めていく、このような考え方で進めて参りたいと思います。
- 本日は活発な議論を期待しまして、簡単ではありますが、挨拶とさせていただきます。

【事務局】

- それでは議事に入らせていただきます。これ以降は黒田交通企画監の進行により進めさせていただきますので、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議事を進行いたしますので、よろしくお願いいたします。
- まず、議題(1)「JR北海道グループ長期経営ビジョンについて」、議題(2)「函館線 函館・長万部間の状況について」を一括してJR北海道からご説明をいただき、その後、質疑応答を行います。

【JR北海道】

- JR北海道の綿貫です、よろしくお願いいたします。
沿線の皆様には日頃より大変お世話になっていること、また、昨年までは2年間地元の支社長として、皆様方に大変お世話になりましたこと改めて御礼申し上げます。
機会をいただきましたので、議題の内容についてご説明させていただきます。
- 最初に当社の長期経営ビジョンについて、これは、本冊で説明すると1時間くらいかかってしまいますが、今回は15分くらいでということなので、要約版で説明させていただきますことをご了承願います。
- 最初に当社の経営構造について、特に収支の面からお話しさせていただきたいと思えます。
資料1ページに昭和63年の国鉄の分割民営化にあたって、北海道の鉄道運営は大変厳しく、営業損失が533億円、それを経営安定基金6,822億円の運用益で穴埋めすることで経営が成り立つという仕組みで始まっています。
当時、長期国債の利回りの過去10年の平均が7.3%でしたので、当初はその運用益約500億円の営業損失をそれで埋めるという仕組みとなっていました。その後ご承知のとおり、人口減少、高速道路網の進展、JR発足当時は162キロだった高規格道路が平成30年末には1,165キロと約7倍まで進展しました。当社としても旭川・函館・釧路を中心に高速化事業に取り組んできましたが、営業収益は減少傾向となっております。
また、経営安定基金についてもバブル崩壊後超低金利時代の長期化により、運用益は発足当時の半分、平成28年では242億円となっております。
当社として赤字経営を避けるため、早期退職制度の導入、業務の効率化により、人的には発足当時約13,000程度だった社員数を今年度においては約6,600人に減少し、それに60歳以上の再雇用職員約1,100人を加えた約7,700で運営をしております。
その中で、国鉄時代に整備した設備の老朽化について、本来増やすべき設備投資費や修繕費を削ることで、収支を賄ってしまったこと、これを反省しているところであります。
こういった状況から、8年前の石勝線事故、あるいは5年前の改ざん事件といった安全問題を発生させてしまったというところがございます。それにより、事業改善命令が発せられ、安全再生の方に舵を切り、絶対に守るべき安全基準を維持するというところで経営しているところで

ございます。

- 現状の経営安定基金の運用益の中でどう経営を維持していくか、必要な安全投資と修繕費は国からの支援をいただき、増やして参りました。

結果としては残念ながら、平成 28 年度以降というところを書いてあるとおりでありますが 200 億円規模の赤字が発生しているところであり、今の鉄道規模を維持する分には、この状況が続いていく。これが当社の対処しなければならない大きな課題です。

この状況に起因して、経営構造を変えていくということで 2016 年 11 月に維持困難線区について公表させていただきました。資料 3 ページにあります。当社単独では維持することが困難な線区ということで 2016 年に公表させていただいたものでございます。

赤色と茶色の箇所が、輸送密度 200 人未満でございますので、この線区については鉄道よりもバスの方が効率的な輸送、交通体系を持続的に維持できると考え、公表しております。

また、黄色の箇所、輸送密度が 200 人以上 2,000 人未満の線区については、当社単独では維持することが厳しいということで、地域も含めて鉄道を維持していくための仕組み作りしていきたいとのことで、進めているところでございます。

そして、紫色で記載していますが、並行在来線と言うことで、北海道新幹線の札幌開業に伴い当社の経営から分離されるということになっています。

- 次のページ見ていただいて、昨年 7 月に事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令を受領し、その中で国の方からは国鉄改革の趣旨に則って徹底した経営努力により収支改善を行い、そして北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する令和 13 年度に経営を自立するということが命ぜられております。

そういった中で長期経営ビジョンそれから中期計画を策定したというのが経緯でございます。

長期経営ビジョンは 13 年ごとにということですので、色んなその間の環境の不確定要素も多いので各年度ごとの数値計画は定めていなく、大きな方向性を示したビジョンにしております。

後でご説明させていただきますが、三つの戦略で経営自立をしようとして、その間です。中期計画、五年間の計画の中で単年度ごとの、具体的な施策を策定してその PDCA を回しながら必要な追加施策、足りないところを補う施策、修正を行いながら長期の方向性を確実にしていくという計画であります。

- 経営自立の考え方ということで 5 ページでございますが、現状 2018 年度の決算で最終損益で 220 億ほどの赤字でございます。これに何もしなければ減るであろうという要素を赤の点線で書いております。2031 年度までには約 210 億ほどの減収予想を見込まざるを得ないと考えております。

一つは傾向減と書いていますが、ますます人口減少や高速道路網の更なる進展があります、何もしなければ鉄道運輸収入が減少するだろうということ、加えて新幹線の関連施設が経年することによって修繕費がかかって参りますので、そういったものが増えていくということ、それから超低金利時代で基金に関して、ちょうどリーマンショックの後にそれなりの良い債券が出まして、それをかなり買っておりました、それがちょうど 10 年経って償還になって参ります、それが毎年 500 億円規模で戻ってきます、その中で現状今の経営環境の中で再投資するには、マイナス金利とか 1 % 以下ですので、かなり厳しいということでここは減収を見込まざるを得

ないというところでございます。

あとは人手不足で労務費の上昇による業務委託費が増加していくということ、あと資材の高騰による増も若干見込んでいくということとあります。これからまずは半分は当社グループを上げての自助努力で埋めていこうということ、それが右側 190 億円の収支改善と、収入をどう落とさずに上げていくかということ、それと経費をコストをどう削減していくかということ、これは後ほどまたお話しさせていただきます。

それと線区の収支改善、これは赤・茶線区に関して期限は決めていませんが、私どもはバスの方が効率的だということとこれを進めさせていただく中で10億円ほど改善することになります。それと先般発表させていただきました運賃改定ですが、これで40億円ほどということとです。これらのほかに上の緑のところは当社単独では解決が困難な課題の解決といったところでございます。これについては※印で下の方に書いてあるとおり、貨物列車の共用走行問題の解決によりまして北海道新幹線の高速化、現在今年のダイヤ改正で160キロまでなりまして4分短縮していますが、本来の新幹線の速度には及んでいませんのでこれを抜本的に解決していくということで、それから青函トンネルの維持管理に係る問題ということも、この青函トンネル当社の財産になっていますが、これは国家的プロジェクトで作っているトンネルですので、是非これは国の方で維持についての費用をお願いしたいということ。それから黄色線区を維持していく仕組みの構築ということで、黄色線区について、約120億ほどの赤字になっていますが、これを維持していくための仕組みを私共ももちろん負担をしていくのですが、維持していくための仕組みを作っていただきたい。これらの解決で収支を改善していくということ。これに足りない部分をグループ会社の収益で埋めてなんとかぎりぎり黒字を図って行きたい。こういう経営自立の考え方でございます。

グループ上げて徹底的にやり遂げる収支改善と言うことでは、増収ということが鉄道事業で約80億ほど、そして開発・関連事業では50億ほど収入アップを図りたい。特に開発関連に関しては、札幌駅新幹線口にもう一つタワービルを、これは札幌市さんの土地でもありますが、一緒になって、一体になって開発することで私たちの収益源にもしていきたい、これも札幌開業時のところで発現する効果なんです。その他には函館にもJRインを作らせていただいております。ホテル事業を拡大していく、あるいは生鮮市場というスーパーマーケット的なものも運営しておりますがそういったものをしっかり拡大していく、そういった中で開発関連を増やしていく。そして何よりもコスト削減ということでは資材調達コストについてのコスト削減含めてしっかり行っていくということも含めて業務の効率化、これもこれからまだまだ進めていかなければならない。そういった中でコスト削減も全体で70億ほどやっていきたいと考えております。

- 次に長期ビジョンの全体像で、ありがたい姿二つほど上に掲げております。一つは鉄道の活性化とまちづくりに「住んでよし、訪れてよし、北海道」を実現する企業グループ、これについては鉄道を札幌圏だけでなく、地方路線においても鉄道の活性化にしっかり取り組む。加えて観光あるいは開発関連事業にもしっかり取り組んでいくということ。

これが一つ目であります。

二つ目が「お客様と地域の皆様から信頼され、社員と家族が誇りに思える企業グループ」を目

指すという考えで、この数年やはり地域との信頼を問われた数年だと捉えています。しっかり信頼を取り戻していきたい。私どものなかでは社員の若年退職、入社して10年までの社員で昨年は141人が退社しています。今厳しいのはわかるけど、将来どんな展望があるのか示して欲しいという社員の声。それらも含めてこういう目標を掲げさせていただいております。

これらを三つの戦略、それから四つの基盤でしっかり行っていきたいと考えております。

三つの基盤の一つでまず「開発・関連事業の拡大による事業構造の変革」をしていこうと考えております。

一つは左下のところで現状ですね昨年度までで開発・関連事業、利益が約100億で売り上げが800億、これを新幹線の札幌開業時には利益を150億の売り上げを1,200億にそれぞれ約1.5倍まで引き上げていこうと計画しています。そのための大きな物は右下にあるように「新幹線口の再開発」が大きなものになるのですが、それに加えて「ホテル事業の拡大」、JRインは全道的に拡大していく。それと本州方面というのも視野にいれながら開発していきたい。

それから「生活関連事業の展開」ということ、これは現状キオスクこれをセブンイレブンと提携してセブンイレブン化していつております。そういったところで収益もしっかりあげていくということ。

そして「不動産事業の拡大」。不動産事業については、札幌圏では札幌駅のとなりの苗穂地区で駅の移転に伴いまして、研修センターを移転させてそれを不動産屋と組んで大規模開発をしております。そこに私たちも入ってまして、そこでノウハウをしっかりと蓄積して不動産開発をしっかりと進めていく。そういったところで、開発関連を増やしていくというところでございます。

次が「輸送サービスの変革」。二つ目の柱と戦略と言うことでは北海道新幹線については、なんと言っても札幌東京の四時間半の実現をしていくということでございます。並行在来線の抜本的解決はもちろんの事、320キロ化の挑戦についても既に公表させていただいている中で行って参ります。そういった中で札幌・新函館北斗については一時間を切る。それから札幌～倶知安・ニセコについては30分ほどにすることによって劇的に輸送構造も変わっていくだろうと考えております。札幌圏のお客さんがこちらの道南地区にかなりの数が来ていただける、そういったところをしっかりと取り込んでいくということ。皆様と一緒に進めていきたいという風に考えております。

次に空港アクセスについてでございます。インバウンド施策ということでは今も伸びていますが、まだまだ伸びていきます。また、新千歳空港でも発着枠の拡大というのが先般新聞にも出ているとおりであります。当社としてそちらもしっかり取り組んでいくということで、札幌と空港、新千歳空港を1時間4本、15分に1本で結んでいますが、これを1時間5本か、12分に1本の割合で結ぶということを決めて、今進めております。

そういったことの他に今現在の車両が、北海道特有の中敷戸があって2人掛けのものになっていますが、中敷戸のないロングシートの形にすれば定員が増えます。そういった新しい車両にどんどん変えていくことで輸送力をつけていくということ。併せてこれを行って参ります。

その他にも2030年度を考えるとまだまだ需要があると考えておりますので、7両化も含めて、それは中期以降の検討になっておりますが、北広島のボールパークそういった輸送も含めて検

討していくということでございます。

三つ目の柱として、「鉄道オペレーションの変革」ということで挙げております、これはご承知の通り、自動車も自動運転、AI技術の進展で既に一部実用化されている状況でございます。鉄道についてもICTなどの技術を積極的に導入して安全性の向上あるいはシームレスな交通の実現を図っていきたいと考えております。

人口減少社会の進展を想定しまして作業も効率的で働きやすい作業環境を作り上げていくということも必要だと考えておりますので、これも長期的にですね、今すぐはなかなか資金的な面もあってできないところもありますが、長期的にこういった問題にも取り組んでいくということでございます。

それともう一点ですが、これは運賃改定ということで、私ども平成8年の1月に運賃改定をして消費税を除いては23年間運賃を維持してきましたが、今後の鉄道の競争力を維持して輸送サービスを向上していくということそういったことから、もちろん当社も最大限の経営努力、これを前提にした上でご利用のお客さんの一部負担をお願いしたいというところで運賃改定を発表させていただきました。

中身的には特に近距離について札幌で行くと地下鉄、バス路線と比べてかなり安くなっている部分を同程度の運賃に引き上げさせていただきたい。ただし、定期については、今、通勤で50%、通学で75%くらい割引いておりますが、この割引率は変えないで、そのまま維持します。基本の運賃が上がるので上がることにはなりますが、割引率は調整せず維持させていただきたいこういった中身であります。

その他、先ほどから出ている赤・茶線区についてはですねバスの方に転換できるように地元と丁寧にお話ししながら進めていくということ。そして最後、黄色線区については地元のみなさんとコスト削減、あるいは利用促進の取組を一緒にやっていきたいと思いますということで、アクションプランを策定しています。これをしっかりやることによって次の2年後の法改正につなげていくということでございます。これを今取組始めたところでございますので、これを検証して取組を更に充実させていきたいと考えております。

以上が雑駁ですが長期ビジョンについてであります。

- いよいよ函館長万部間の線区の状況についてであります。

お手元の資料、線区情報という、最初に輸送密度の推移ということですが。

輸送密度についてはご利用されるお客様の1日1キロあたりの平均人員の推移を表した物であります。ちょうど昭和50年から入れておりますが、会社発足時の昭和62年は大体5,492人というところでありましたが、平成29年では3,712人と発足当時からしましたら約32%ほど減少しております。最近直近の5年間では概ね約4,000人前後、若干下回る数字で推移しているというのがこちらの線区の輸送密度でございます。

次がこの間の定期旅客列車の本数の推移ということになります。

昭和62年それぞれの区間での列車本数が書いております。全部足すと昭和62年で1日あたり123本この列車が走っております。これが新幹線開業前の平成27年、ほぼ若干凸凹ありますが、全体の本数は124本でほぼ横ばいでこの間維持して参りました。

それで、新幹線開業時に函館ライナーの運行を開始してここで一気に増え、現状では1日あ

たり 141 本、この区間列車が走っているということでございます。

次に駅別の乗車人員。特定日調査ということで大体 11 月の平日、特に通勤通学の状況をしつかり把握したいということで、特定日で調査をしているものでございます。

この函館・長万部間でございますが、有人の駅が 11 駅。このページと次のページ合わせて 11 駅、四角で有人駅と書いているところの駅が有人駅でございます。1 日あたりの利用人員が 1 名以下、10 人以下、10 人以上となっておりますが、現在 1 名以下の駅はございません。この間、平成 28 年 29 年ですね、地元の皆さんに大変ご苦労いただき、ご相談させていただきながら何駅かの廃止をさせていただきました、本当にありがとうございました。

そして 10 人以下について、緑で書いている駅が今 10 人以下の駅と、これがこの線区の利用状況でございます。

次のページのところで列車別の乗車人員を列車ごとに細かく書いてありますが、資料の見方ですが、一番左に列車名が書いてありますが、何時から何時発の列車でそれぞれの長万部・八雲の区間で、最大乗っている区間での乗車人員は 8 名です。長万部・八雲区間ですとこの列車は山崎・八雲のところで、最大 8 名が乗車している最大のところが 8 と記載しているというところでございますので、それぞれ駅間での最大の乗車人員を書いているのがこの表の見方ということでご理解いただければと思います。

全体次のページからずっとありますが、下りは函館・新函館北斗間は新幹線利用者の他通勤通学帯の時間帯に山があるというのが特徴となっているということでございます。後ほど詳しく見ていただければと思います。

その次にずっとめくっていただきましたら、駅間別の乗車人員というのがあります。これも特定日の平日、土日に調査したら通勤通学のお客さんいなくなってしまうので、1 日あたりのお客様駅間での人数ということでございます。上段の若干水色のところが普通列車でございます。下段が特急列車ということでございます。

普通列車でコメントさせていただきますと、左が函館でそこから行きまして新函館北斗、ここはライナー等々走っていますので、これだけの利用があつて、ここで一旦段差があつて、大沼のところでもう 1 個段差があるということ。そして、砂原線のところで鹿部、大沼・鹿部から鹿部・森のところでも若干段差がある。そういったところが特徴的なところでございます。

次のページが同じく駅間の通過人員ですが、これは特定日でなく 1 年通しての切符の発売状況に基づく利用状況、年間を通じて、もちろん土日、季節で変動はありますがそれをトータルで平均したものと理解いただきたいと思います。定期、定期外にわけております。定期外は観光、ビジネス、買い物といった目的のお客様がほとんどかなと考えております。こういった特徴があるということでございます。

次が定期券ですね、通勤通学の定期券の発売について表にしております。それで見方をこちらの資料に書いてありますが、上段の網掛けが通学で、下段が通勤の定期券と言うことで、1 ヶ月あたりの各駅の相互間の通勤通学の定期券の発売枚数で、1 ヶ月で 1 枚、3 ヶ月は 3 枚、6 ヶ月は 6 枚、とカウントしています。

例えば七飯駅ですと、七飯駅の通学定期券は大体平均で 23 枚、通勤で 3.3 枚といったところ、そういったことでございます。

全体の中では通学は函館と桔梗、大中山、七飯、森、鹿部といったところはかなり大きな通学圏となろうと思います。

通勤は函館と七飯が 96.7 枚とか函館桔梗が 77.9 枚と通勤ではなっているのが特徴的となっております。こちらも後ほど見ておいていただければと思います。

- 函館長万部の収支状況というところでは 29 年度、収入が約 47 億に対して費用が大体 109 億ですね、ですから約 62 億円の赤字となっているというのが、函館・長万部の収支状況というところでございます。

次のページがこれは先ほど行った輸送密度 200 人以上 2,000 人未満の黄色線区のところでも同じような資料データを作ってお説明させていただいておりますが、並行在来線こちらのほうについても同じような資料作らせていただきました。

土木構造物がどういう状況になっているかと、この区間の橋梁ですが、これは大小ありますが 353 カ所あります。各駅ですね、函館線についてはまだ道内全体から見たら比較的新しいところでございます。これは、山線の場合、100 年以上というのが半分以上を占めているということでございます。トンネルも 20 カ所あります。その経年と併せて書いているところはこういう状況で、これから 20 年間でどういう修繕をして行かなければならないかというところでございます。

次のページ、ここで行きますと例えば橋梁ですと鉄の橋梁のところの腐食対策ということで、この広範囲に腐食が進むと橋梁の寿命が短くなりますので、ある程度のところで定期的な塗装を行っていきます。そういったものがこれから 20 年間では約 6 億円ほどこの区間の橋梁ではあるということ。

それから、亀裂の対策というの、桁の亀裂が発生するところもありますので、桁を支える台側部分の修繕というのに若干お金がかかるということでございます。

次のページではここは該当ないのですが橋脚ですね、川の増水などの時にですね橋を支える橋脚、その脚の部分、その根っこの部分が削られる、洗掘されるという、その対策として根固めの工事を必要に応じてやっていくということ、こういったものがかかる。

次のページはトンネル部分です。トンネルについては外圧、山の外圧に耐えられなくなると若干変形したり隆起したりしますので、そこにロックボルトを打ち込んで、補強工事をしていくと、こういった工事を全道的にやっております。

こういったものが大体 20 年間の中で 2 億円ほどかかるということ、それから次のところの特に古いレンガで作られた古いブロック積みのトンネルですね、ここについて、繋ぎのところの材料劣化、これに対して行う、あるいは漏水対策として、染み出る漏水でかなり劣化しますので、こういったものにお金がかかってくるというのが設備の特徴的なものであります。

全体的に 20 年間で橋梁で約 8 億、そしてトンネルで 13 億ほど、合計で管理費含めて 25 億ほど、1 年間でいくと 1.25 億ほどかかってくるような算定をしています

最後、車両については新幹線開業時に特急が新幹線に置き換わるという想定でございますので、特急気動車は対象から除外し、はこだてライナーは新しいのでそれらを除いた普通列車に関してはかなり更新時期が来ているということで、これが 16 両で 32 億円ほど 20 年間の中ではかかってくるというのがこの線区の概況ということでございます。

以上雑駁ですが、この線区の状況でございます。

【北海道交通企画監】

- 綿貫常務からご説明いただきました。ありがとうございます。
何でも結構でございますので、ぜひ皆様からご発言いただければと思います。

【七飯町長】

- 私の方からは資料1の関係で、私から話すのは憚られるのですが、お聞きしたいことが、5ページの青函トンネルの維持管理費の関係で、是非国に維持管理をお願いしたいとのことでありますけれど、私もまさにそのとおりでございまして、そして今の時点で、なぜ東日本が負担をしていないのか、何かの取り決めでそうなっているのかもしれませんが、新幹線が通ってからもう3年も経つわけでありまして、新幹線の距離で按分してもJR北海道としては随分助かる話になるのではないかなと思うのですが、答えが出るのであればお聞きしたいなと思うところであります。

それとですね、9ページの320キロにしていくという話でありますけれど、これは新聞報道でも出ました。新函館北斗・札幌間を320キロにしていく、工事が終わってからやると約1,000億以上の費用がかかると、今のこの工事期間中に明かり区間でこれ防音壁ですかね、これをやると120億円くらいでできるので、その負担はJR北海道がしますということで新聞にも出ています。これについて、他に町村会関係の理事会の中で出ていた話で、赤字路線の沿線の自治体の首長は、JR北海道が120億も出すというのはどういう話だと言っているわけです。多分ですが、120億負担すると言っても国の補助金も入っているのではないかなと思うのですが、ああいう新聞報道をされると120億全てをJR北海道が、これから札幌延伸までの間に120億負担すると、そういう読み方しかできないですから、もう少し、国がその内半分補助してくれます、とかそういった言い方をしないと、新幹線に関係ないってところで赤字路線のところでは、そういう不信感を持っているのではないかなと思いますので、120億の内訳とかも出していただければと思います。

それとですね、今新函館北斗・札幌間が開業して、仮に320キロ走行だとすれば途中一駅二駅停まっても45分くらいで単純な距離計算であれば到着します。単純計算で40分ちょっと、駅に止まる時間を考えても45分くらいあれば到着するというので、そこで定期券の関係ですが、運賃改定の中で、例えば、私も経験ありますが、子どもを札幌の大学に出すというときに、アパートを借りなければならぬ訳です。これは結構な値段です。アパート借りて、食費はまあいずれにせよかかりますが、定期券に対する割引率は変えないとっていましたが、新幹線利用であればもうちょっと大きく割り引いてくだされば、通いで、まあ試算はしていませんけれど、45分くらいで通えるのであれば、私は通学する人も出てくるのではないかなと思いますので、そういったことも検討できるように、答えが出るのであれば考えをお聞きしたいと思えます。

【JR北海道】

- 最初の青函トンネルについてですが、新幹線は新青森までがJR東日本の管轄で、それ過ぎて奥津軽いまべつ、ここからが私どもの新幹線の駅になっております。そういった中で収入配分的には現状ですと新函館北斗から新青森の手前までのところが私どもの営業キロとすることでその部分の収入配分を受けている。これは全国の管内それぞれで分けるというルールになっていますので、青函トンネル自体、分割民営化の時に青函トンネルの範囲はJR北海道ということで分けられております。それは、連絡船を青函局、函館が持っていたということからだろうと、これは推測でしかないのですが、そういった中で青函トンネルは私どもが管理することになっていると、そういった次第でございます。
- 320キロに関しては、これから整備新幹線で作っていくところではありますが、後付けで防音対策、防音壁とかトンネルに入っていくときの騒音を防ぐトンネル緩衝工、そういったものを後付けで作ると、費用が500億を超えるくらいの試算になりますので、これは同時にやっていただきたいというところなんです。これについては320キロ化することによって時分短縮しますので、その分の収入の効果があるだろうとそういった判断でございます。
なお、当然ながら札幌開業まではその効果が発現しませんので国に対してその資金の返済については、助成あるいは無利子でお願いしたいということでの行動ということでご理解いただきたいと思っております。
- 3つ目の新幹線、町長のおっしゃる通りのところがあると思います。ただ、加減速がありますので40分とかにはならないかと思いますが、1時間は切るくらいの、これは正式には算定していませんので、どういう時分になるかはこれからありますが、新幹線については全国的にもフレックス新幹線定期というのがあります。こういった料金で新幹線の定期券の価格を設定していくかというのは、おっしゃるところの需要効果というところでこれから開業前までに考えて行きたいと思っております。以上でございます。

【八雲町長】

- この度ですね、JRさんの資料で収支とか、特に我々の在来線の収支、やっとならぬように感じたなど大変嬉しく感じております。
そこで伺いたいのが、資料2の15ページの収入と費用、この収入というのは特急も入っているのでしょうか。

【JR北海道】

- 特急も入っています。

【八雲町長】

- 特急も入っているのですよね。特急を抜いたらどうなりますか。

【JR北海道】

- すいません、それは今算出していません。特急を抜くと、当然費用の方も特急に関わるも

のを抜かなければならないということになりますので。

【八雲町長】

- 是非、特にこの在来線について、私はこれを見ると、なんとかこれ維持できるのではないか、やる気を出せばなんとかできる数字なのかなと思っていますが、これから特急を抜いて、その経費等をわかるように出していただければ、検討材料になるのではと思いますので、是非次回、特急を抜いた分について、具体的にあればありがたいと思います。

【JR北海道】

- ざっくり言いますと、特急は抜いた場合、収入は当然ながら大きく落ちますが、固定費はかなりかかっていますので、全体的には今の62億からは悪化することに多分なるのではないかと考えられます、実際の数字は計算してから出しますが。

【北海道交通企画監】

- すみません、冒頭2ページ目の輸送密度についてですが、この間会議で特急を除いた数値が知りたいという話もありましたので、是非次回、そのあたりもお示しいただければと思います。

【長万部町長】

- 後志の時と同じ資料だったので、中身を見ながら、今、八雲町長も言っていたとおり、実数字が出てこないと検討のしようが無い。

中身のお話もしたのですが、新幹線が開業後に経営が切られるわけですから、そのときに在来線をどうするのか、というのがこの協議会な訳です、その時に実数値をつかんでいかなければ、検討する余地がなくなるのではないかとこのことがありますのでそこは正確に出していただければと思います。

【八雲町長】

- すいませ、さっきの収支の中で、線路の維持についても入っていると思うのですが、今JR貨物がどうなるかというのは検討していて、残るか残らないかというのははっきりしていないのですか、そこはわかっていないのですかJRさんは。

【JR北海道】

- それについては、新幹線札幌開業時、整備新幹線のルールでは当社の経営から分離されるということが決定しているところでありますので、それを三セクで運営するかどうかというのは北海道さんと地元でどういう形にしていくかということになるかと思いますが、私どもでコメントする立場にないかと思いますが。

貨物も同様の形かと思いますが。

【八雲町長】

- そうすると、我々からすると貨物列車があるか無いかで、線路の維持についてかなり大きく変わってくると思いますので、その辺の検討はまだされないということでもいいですか。

【北海道交通企画監】

- 私どもの承知している範囲で申し上げますと、今、国交省の内部で検討しているとのことです。その辺について引き続き私たちが連絡を取って参りますので、情報が入りましたらその辺も含めて、情報共有したいと思います。

【八雲町長】

- 私の町は、函館と長万部のちょうど中間くらいなのですが、やはり鉄道、普通列車を残したいという思いがありますので、それを検討するにあたって、先ほど長万部町長が話したとおり、もう少し細かくデータを出してもらいながら検討していきたいなと思います。それを開業する1年2年ではなくて、もっと早く結論出さないと次の段階に進めませんので、今日かなり良い資料が出たなと感じています、ありがとうございます。

【七飯町長】

- 今の関係で、貨物の部分とかというのは、JR北海道が考えるのではなくて、道庁の方できちんととりまとめてお話ししてもらわないと我々は残す、残さないにしても、どれくらいの維持費を出していただけるのか、道庁自体がきちんと出してもらわないとこれを存続させるかどうかというのは決められない。まあ、第三セクターで残しますっていうのだから新幹線とっているわけですから、きちんとJR北海道から聞く分は聞いて、特急のことだとか、貨物の方も私は道庁が貨物とお話する形でないと、貨物も私たちと話ししないとしますよ。そんなことJR北海道で言えないですよ、貨物の方にも。

【北海道交通企画監】

- おそらくその点について函館本線は関連あると思います。本州との物流ということになると青函共用走行問題が絡んできますので、そこは技術的側面含めて検討されています。当然私たちも、交通・物流連携会議という組織をもって、道内の関連する機関と検討しているところでして、そこにはJR北海道さんも入っていますし、あるいは、ホクレンさんとか、JR貨物さんも入っていますので、そういったところですね、どこかで回答を出しても、一元的なものを出きませんので、そこは各機関と連携して検討して、こういった場で情報提供していきたいと思っています。
- 他にご意見等無ければ議題の(1)、(2)については、これまでとさせていただきます。

綿貫常務をはじめ、JR北海道の皆様はここで退席となります。本日はどうもありがとうございました。

- それでは、議事を進めさせていただきます。議題の（3）「今後の進め方について」ということで、事務局から説明させていただきます。

【事務局】

- 資料3と4について説明させていただきます。まずは資料3の今後の進め方についてご覧いただきたく思います。

まず最初、現状にありますとおり札幌開業までの間沿線地域の様々な課題に検討時間をしっかり確保していくという考え方の元に速やかに具体的な検討をスタートさせたいと思っております。

次に真ん中のところでございますけれども、具体的な進め方といたしまして、お盆明けになりますが、8月下旬頃を目途に担当者クラスの勉強会方式によります地区検討会というものを立ち上げまして、10月くらいまでかけて議論を進めて参りたいと考えております。

検討の方法といたしましては公共交通の生活利用や、観光利用など地域の利用の実態や生活圏のまとまりなどを考えまして、3つから5つくらいの町の単位で出来るだけ具体的な検討議論や認識の共有を改めて行って参りたいと考えております。

検討内容といたしましては地域の課題の整理はもとよりJRさんからいただいた資料情報を参考にしながら公共交通の利用の状況などを確認いたしまして、それから検討の方向性、それから地域の選択肢の整理、こういったものを含めまして、地域交通を取り巻く実態や課題をできるだけ考えて行きたいと思っております。

検討を行う地域のブロックですがイメージとして記載させていただいているところですが今後、ご意見を伺いながら、議論の流れを踏まえながら柔軟に対応していきたいと考えております。

このような地区検討会を複数回開催させていただいた後に、10月くらいを目途に沿線地域の担当者の方々が全員集まる幹事会を開催しまして、地区検討会における議論の内容を共有しまして、例えば追加で重要な情報データの確認だとか、また必要に応じて外部委託による調査の実施を検討するとかですね、議論を前に進めるために必要な取組をしっかり整理していきたいと考えております。

資料3については当面の進め方ということになります。

- 次に、資料4カラー刷りの資料でございます。

こちらにつきましては長期的なスケジュールと言うことで記載させていただいております。

左側につきましては新函館北斗開業時の実際の動きのイメージでございます。右側が今回札幌開業に向けたイメージを記載させていただいております。

左側の新函館北斗開業時におきましては、開業の8年前に具体的な検討を開始しております。また、7年前に需要収支予測調査、将来の動きを外部に委託して実施しているところでございます。

その調査結果を踏まえまして、並行在来線のあり方の選択肢を協議会として作成提示させていただき、選択肢を約2年程度かけて内容を精査し、赤いところでございますが、3年間に方向性の決定をしたという動きになっております。

一方右側の札幌開業に向けた検討についてでございますが、今年度具体的な検討を開始しまして、実質的な検討を始めることとなりますので約11年前というタイミングということとなります。

先ほど説明しました地区検討会を8月下旬を目途に開催させていただきまして、不足している情報の検討といったものを通じまして、具体的な選択肢、方向性をイメージしながら議論を行って参りたいと思います。

また、地区検討会の議論を踏まえまして、繰り返しになりますが渡島沿線の担当者があつまる幹事会を開催しまして、需要予測調査など議論を前に進めていくための必要な取組に関して、しっかり検討を行いまして、具体的な方向性選択肢の検討あるいは絞り込みを議論していきたいと考えております。

その間、当然、節目節目に本日のようなブロック会議を開催するなど市町町長の皆様が一同に介して議論をいたしまして、認識を共有できる場を設けながら、進めることを前提にして、そうは言ってもいたずらに時間をかけずに隙間のない議論を進めて参りたいとそういうイメージで考えているところであります。

そのため、これまでの考え方ということで開業5年前までに方向性を決定と言うことで資料の赤い点線で囲ってあるところでございますが、こういったことではございましたが、これにとらわれず皆様のご意見を踏まえながら検討の進捗状況に合わせまして、5年前を待たずに協議会として方向性を決定していくことを念頭に対応して参りたいと考えているところでございます。

また、方向性が決まりましたら一番下のところでございますが、緑色で例示を挙げているところでございますけれども、鉄道を選択する場合、あるいは、バスなど鉄道以外を選択する場合それぞれその運営の計画といったものを関係者と協議していくという流れになると考えております。

以上が今後の動きと検討スケジュールの案でございます。

- 本日、市長町長の皆様からご意見伺いまして検討会幹事会において積極的に議論を行って参りますので、その議論を踏まえまして、できるならば次回のブロック会議を目途に具体的な検討スケジュールを示して参りたいと考えております。

以上でございます。

【北海道交通企画監】

- 事務局から説明させていただきました。

これまで札幌開業の5年前までに方向性を決定していくということでございましたが、沿線の皆様のご意見をお聞きしながら、柔軟に対応させていただくということでもあります。

ご意見・ご発言ございましたら、お願いいたします。

【函館市副市長】

- 今日は市長の出席かないませんでしたので、私から話をさせていただきます。

先ほどから七飯町さん、八雲町さん、長万部町さんからもありましたけれど、色々なものが

数字として見えてきましたので、検討の始まりというきっかけにはなったのかなと思っております。

- 今後につきましては、この長万部から函館までの線路というのは、この間の住民だけのものではなく、北海道全体の皆さんの物流関係を考えますと大切な路線だと思っています。ひいては、日本全国、国の食糧基地としての北海道のあり方を、北海道さんにしっかりと考えていただいた上で、検討を重ねていきたいなど、私たちもちろん検討の中で参加させていただきますけれど、イニシアチブをとって、北海道さんに引っ張っていただき、皆さんの声を聞いた上で進めていただければと思います。
- 5年前までという今までの方向性を柔軟にというのはこれからの将来を見つめる上で非常に大事なことだと思いますので、柔軟に対応していただければと思います。

【北斗市長】

- これからの進め方について、私は非常にいい形で持ってきてくれたなと思っております。
五稜郭・木古内間、まあ今のいさりび鉄道ですが、これに携わったまちの首長としてその経験を生かして、この並行在来線のあり方というのを協議していきたいところであります。
- 今もありましたが、できるだけ早い段階で方向性を決定できれば、非常によろしいのかなと思っております。そしてまた、今回、ブロックに分けて協議を行うという方向性も示されました。これは各地域によってそれぞれ事情があるかと思しますので、これもいいのかなと思います。
- どちらにしてもスピード感を持って議論を進めていただければいいと思います。以上です。

【七飯町長】

- 私から、これをやっていくということ、はお金のかかる問題になっていきますのでどれくらいお金が、赤字になっていくかというのは非常に大事な話だと思います。
それを先ほどの議論を踏まえていち早く出していただきたいというところです。
- それともう一つ、私はよくわからないのですが、さっきの資料の中で、経営安定基金、JR北海道が6,822億円というのは当時、約2,600kmという鉄道の距離だったわけですが、それに対して北海道は赤字だということで6,822億円を経営安定基金として、その運用利益で経営していくとそういう話だったのです。
そうしたら今、函館・札幌間っていうのはこれの1割くらい、新幹線は212キロですが、既存の路線で行くと約1割程度の距離なんじゃないかと思うのですが、これが、JR北海道から手が離れたときに、6,800億の1割の経営安定基金はこっちにもって来られないのでしょうか、ここはいらなくなった路線だから、国庫にお返しして、国庫から680億円を新しい第三セクターの方に移せないものなのかと、それがあかないかというところで全然話しが違うと思います。
極端に言えばJRが最終的に、経営路線として持つのが新千歳・小樽間だけになったとしたら、その6,800億どうするのか。

その辺私もよくわからないですけども、どういう理論でその6,800億が渡されていたのかは、そこは道庁としてしっかり。しかもこの路線受けたとして、赤字になっていくと、いさりび

鉄道の例で言えば道庁が赤字の8割を持ちます、それで沿線自治体が2割持つという約束事で、ここはまだ決まっていますが、前例を踏襲するとそういうことになる。

そうすると道庁だって相当厳しいお金を出していかなければならない、もちろん私たちもそうですが、そこを私は道庁の皆さんにしっかりと調べていただいて、それはそういうことではなくて、いろんなことを含めてそれは簡単に割り切れるものではないということであればそれを説明していただければ、私も理解するのかなと思っていますので、そこをしっかりと道庁の方で考えていただければと思います。

【鹿部町長】

- 初めて具体的な資料を見せていただきまして、今後の進め方についても案としていただきました。この案に沿って私どもの町としましてしっかりと協議に参画して参りたいと思います。

【森町長】

- 今日は、早めの並行在来線の協議の会議を開いていただき大変感謝しています。
先ほどJR北海道さんからの、かなり詳細な第一段階の資料としてお示ししていただきました。非常に参考になると思います。今後進めて行くにあたりまして、私が最終的に気になるのが、長万部さん、八雲さんは新幹線の駅ができる。森と鹿部さんは新幹線の駅が地元にはできない訳です。最終的な目的として今示されている、第三セクターの設立準備ですとか、新交通体系に関する準備と、目的が今二つありますが、一つこれが可能かどうかわかりませんが、経営が赤字だから、難しいからJR北海道さんも分離したいということでしょうから、その経営を受けてくれる企業なのか個人なのかこういうものも、JR北海道さんの路線を託すわけですから、可能かどうかはわかりませんが、それを公募して、この客車の経営に参加したいという意欲的な企業がありましたら、それを是非公募していただき、もう一つの目的として加えていただければと思います。

これが可能かどうかというのもありますし、他の地域、関東方面とかにいきますと私鉄等がありますが、北海道には私鉄がありませんから、新しい北海道の路線としても、どうなのか、どういう方法がいいのか、今、まして俱知安地域が非常にオーストラリアとか海外の資本がどんどん投下されている。そういった資本が入っているところのすぐ横を走る路線として、魅力の無い地域ではないと思っていますので、そういうところも一つ付け加えていただいて、調査していただければと思います。

【八雲町長】

- 先ほど申し上げましたが、これからのスケジュールについて改めてきちっと示されたところで、大変嬉しく思っています。

今、森町長がおっしゃっていましたが、私もこの運営というのは赤字だと思っていますので、今、鈴木知事がほっかいどう応援団会議というのを立ち上げて進めるという話もありますので、その中で検討できないものかなと思っていたところでした、森町長の意見と同時に、検討いただければと思います。

【長万部町長】

- みなさんの意見が今日色々聞けて良かったかと思います。

先ほど話しにあった物流の大動脈であり本州と北海道を結ぶ路線だということ、これは協議会に責任ある判断が求められてきたなど。分離するその沿線として残さなきゃこの大動脈、ここが切れたら、申し訳ないけれど、いさりびさんは運行できなくなる。そういう問題を抱えた協議会がこうして議論されている。その責任の重さを十分に感じながら幹事会を含めて、今お話があった企業やいろんな選択肢を含めて検討する必要があると思っております。

これ以外に、鉄路以外に考えてしまって、鉄路以外に変わったら、日本の交通体系はがらりと変わります。そういうことも踏まえて真剣な協議会討論としていければと思いますので、よろしくをお願いします。

【北海道交通企画監】

これで一巡しましたがまだ何かあれば、どうぞ。

【七飯町長】

- 2年前だと思うのですが、いやもっと前かな、なんでいさりび鉄道をICカード使えるようにやらなかったんだ、JR北海道でやるのではないのかと言ったときに、それはいさりび鉄道の人に頼んでくれといわれて、そんな、どこ向いて仕事してんだと、とても怒ったんですね。それで今度こっちに降りてくるやつはICカードを使えるようにしてもらわないと、新幹線で来て、在来線に乗り換える人もいるかもしれません。その時にまた並んで切符買うとかそういう状況じゃなくて、やはりここで構造物の大規模改修とか、更新費用とかに25億円かかると書いていますけれど、こういったところにそのICカードを使える機械にするのに、別枠でも構いませんが、そこまで算定して、いくらかかるのかということやらないと、これには結構なお金かかるのでしょ、何千万単位じゃなくて億単位でかかると聞いていますので、そういうところも含めてトータルで計算して、いくらかかるのかというところでやっていただければと思います。以上です。

【森町長】

- LINEPAYとかでもいいのではないかな。

【七飯町長】

- 今、函バスでもみんな使えるようになった、ああいう風になってほしいということ。
新幹線に乗ってきたら、本州から来た人は携帯の画面で出る、函館行くときには券売機で買ってくださいと、そういう時は見てないからざわつきは無いですが、その後で放送がかかります、そしたらどうしてどうして、じゃあどうして東京駅で売ってくれなかったのと、だから是非ね、函バスでもやっているし、札幌圏だって全部使える。であればここも絶対必要でしょう。それで無くて、来てからこっちでお金かけてやるなんてなったら大変ですよ、そんなことなったら北

海道で8割出すなんてことにもなりますから。

【森町長】

- 例えば、ICカード、交通系のカード使えるようにということで七飯町長からいいご意見でました。時代はさらに進んでLINEPAYですとかPAYPAYですとか、外国の人たちはもうほとんど、バーコードを読み取って支払いをしています。そこも含めてシステムには進んでいただきたいと考えております。よろしくお願いします。

【北海道交通企画監】

- まだ意見も出きっていませんかもしれませんが、ざっと、今伺った話をまとめますと、まず物流、食糧基地としての役割を踏まえて考えなければならないということ、また、道でリーダーシップを取る必要があるというご指摘もあつた訳であります。

そしてできるだけ早い段階で方向性示してもらいたい、示していく必要があるということ、資料関係で言うと収支状況のデータ早く出していくということこれも大事だと思います。

また、6,822億円、基金の運用利益もどうしていくのかというご指摘もあつた訳であります。

また、応援団会議との関係のあり方ですとかについても配慮すべきということ。

また、ICカードの話ですとかキャッシュレス化の動きもある。

いずれにしてもこういったところこれから整理をして、また共有していければと思います。大事なことは、正確にデータ、数字を全員で共有して、課題も含めて認識していく必要があるのではないかと。

その上で、鈴木知事も話しておりますが、交通全体について俯瞰しながらですね、何が地域にとってベストな選択なのか、この辺踏まえて我々事務方として役割果たしていきたいと思しますのでよろしくお願いします。

本日は、ありがとうございました。