

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第4回後志ブロック会議

日 時：平成28年2月8日（月）14：00～15：00

場 所：ホテル第一会館（倶知安町）

【北海道交通企画課長】

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。ただ今から、北海道新幹線並行在来線対策協議会第4回後志ブロック会議を開催いたします。開会にあたりまして、交通企画監の渡邊よりご挨拶申し上げます。

【北海道交通企画監】

日頃から、今日お集まりの皆様には、北海道の交通行政に大変な理解とご支援、ご協力をいただいておりますこと、この場をお借りしまして、まずお礼を申し上げたいと思います。

改めまして、今日は北海道新幹線並行在来線対策協議会第4回後志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てありがとうございます。いよいよ、開業まで47日となりました。本当に、間近に迫ってきたなど、今、実感をしているところでございます。

道では、開業を直前に控える中で、道内外に北海道新幹線開業を広くPRするほか、新幹線の開業効果を全道に波及、拡大させるための二次交通の拡大に向けたモデル事業など、今、進めているところでございます。ここ、後志管内でも、北海道新幹線の開業効果を後志管内に広く波及、拡大させることを目的とした官民連携組織を立ち上げておりまして、北海道新幹線の開業PR、あるいはその取組を色々とやっけていただいていることにつきましても、この場をお借りして感謝申し上げます。

一方、並行在来線の江差線（五稜郭一木古内間）でございますが、その運行を担う道南いさりび鉄道では、昨年6月に鉄道事業許可を取得しまして、北海道新幹線との同時開業に向けて、今、着々と、スパートをかけて準備を進めているところでございます。

今日は、北海道新幹線の開業を直前に控えた現状ということで、1つ目は北海道新幹線開業に向けた動き、2点目は二次交通の取組、3点目は道南いさりび鉄道の利用促進と、この3つの話題につきまして説明をさせていただき、皆様方と情報共有を図らせていただくとともに、ご意見などいただければと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

【北海道交通企画課長】

それでは早速、議事に入りたいと思います。これ以降の司会進行は、渡邊交通企画監にお願いしたいと思います。

【北海道交通企画監】

それでは、次第に沿って進めていきますが、議題1の北海道新幹線の開業に向けた動きについて、事務局の方から説明をしてください。

【北海道新幹線推進室参事】

私の方から、北海道新幹線の開業に向けた動きについて、説明をさせていただきます。

まず、資料1－3の北海道新幹線の現況についてをご覧いただきたいと思います。1の北海道新幹線の主な工事状況についてでございますが、新青森－新函館北斗間につきましては、トンネルや橋梁などの土木工事、あるいは運行に必要な電気・軌道工事とも、全て完了してございます。先日来、マスコミに向けての試乗会、あるいは関係者向けの試乗会も既に行われてございまして、今週末13、

14日には一般向けの試乗会が行われ、これには定員3千名のところ、9倍を超える申し込みがあったと聞いております。

また、開業後におきましても、この区間は工事が引き続き行われることになってございまして、青函共用走行区間における平成30年春の一日一往復の新幹線高速化に対応するため、共用走行区間における防音壁、あるいは緩衝工の設置工事などが実施される予定となっております。なお、新函館北斗―札幌間についてでございますが、平成42年度末の完成に向けまして、これまで、北斗市の村山トンネル、八雲町の立岩トンネル、ニセコ町の昆布トンネルなど、この図面にありますとおり、7つのトンネル工事が着手されているところでございます。トンネル工事にあたりましては、掘削土の受入地の確保が不可欠でございまして、今回ご出席の皆様、受入地の確保に向けた取組によりまして、工事が進められていることを、改めて感謝申し上げる次第です。来年度につきましては、現在発注されているトンネル工事を中心としまして、本格的な掘削工事が行われるとともに、明かり区間などの調査・設計が行われる予定でございますが、建設主体の鉄道・運輸機構から詳しい情報が入り次第、また皆様にご連絡したいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、資料1-1をご覧くださいと思います。平成27年度新幹線開業関連の取組状況ということで、いよいよ、先ほどの渡邊交通企画監のご挨拶にありまして、北海道新幹線、3月26日開業ということで、残すところわずか47日となっております。今年度につきましては、開業年ということで様々な機運の醸成であるとか、乗車率の向上に向けまして取組を進めてきてございます。最初に1の道内でのPR活動ということで、これまでの取組でございますが、カウントダウンの300日前、200日前にそれぞれ、全道各地でのPRを6月から9月にかけて行ってまいりました。

また、9月18日には開業日が3月26日ということで正式決定を受けまして、札幌駅にカウントダウンボードを、サッポロビールさんのご協力で設置いたしました。12月16日には100日前ということで、「新幹線サミット」を函館市において開催してございます。開業にあたりまして、この機運醸成のために、函館出身のロックバンドGLAYさんにPRソングをお願いしまして、これが10月末に完成し、「Supernova Express 2016」というタイトルで、既にこのPRソングに合わせたCM等をつくりまして、道内の放送局でCMを出しておりますので、ご覧になった方もおられるのかなと思います。この動画につきましては、主要な映画館で、上映前にADムービーということで使わせていただいております。現在開催中の札幌雪まつりにおきましては、新幹線を題材とした大雪像ということで、大通西8丁目HTB広場に、実物大の新幹線の雪像をつくりまして、そのステージ上でのPRイベント、あるいは8丁目広場にはPRブースも設けましてPR活動をしております。夜には、これまでの鉄道の歴史をちょっと振り返るようなプロジェクションマッピングを行ってございまして、これが大変好評でございまして、広く道内外、あるいは海外からいらっしゃったお客様にもPRが出来るということでございます。インバウンド対策としましては、多言語のパンフレットということで、中国語の簡体字、繁体字、タイ語、英語、韓国語と5カ国語に対応するパンフレット、これも北海道新幹線の開業ナビというウェブページにも出しております、広く海外の方にもこういったPRが出来るように取り組んでございまして、

続きまして、2番目の道外プロモーションですが、道外におきましては、北海道新幹線のメインターゲットが北関東以北、これまでどうしても北海道との間では、便数の少ない航空機で結ばれているところで、今後、新幹線が来ることによって、大きな交流人口の増大が見込まれる地域ということをメインターゲットに取組を進めてきてございます。東北の交流イベント、東北の三大祭りと呼ばれるような、仙台の七夕祭りであるとか、青森のねぶた祭、秋田の竿灯祭り、そういった大きなお祭りイベントに、PRのためのブースを出展したり、お祭り会場でステージイベントなどに出演して、PR活動を夏の間ずっとやってきておりました。

また、首都圏での大規模イベントへの出展ということで、日本でも最大級の旅行博であるツーリズムEXPOに出展したり、ふるさと祭り東京、これも大きな共同イベントに出展いたしまして、それぞれ大きなPRを行ってきているということでございます。さらに、JR大宮駅のPRイベントということで、10月末には北海道商工会議所連合会さんが、北海道の食と観光をPRするイベントをやりまして、それに合わせまして新幹線についてもPRを行ってきたところでございます。また、100日前カウントイベントとしまして、12月17日には、東京駅と仙台駅でそれぞれ両駅にカウンタダウンボードを置きまして、この除幕をしてきたと。併せまして、東京駅には情報発信基地ということで、開業までの間、北海道新幹線の開業をPRするコーナーを設けてございます。また、山手線の車体広告(ラッピング)、あるいは京浜東北線の一両編成全部の中吊りを北海道新幹線で埋め尽くすというような広告を12月に行っていました。また、50日前のキックオフイベントとしまして、先週末、2月6日に鉄道博物館におきましてイベントがあった際に、キャラバン隊ということで、大宮駅から郡山駅、仙台駅、盛岡駅と北上して、それぞれの主要な市、県庁所在地に、「つながー」というマスコットガールのような方々をお願いしまして、キャラバン隊として訪問していただいて、あるいはその駅でPRを行ってくるというような活動を進めてきているということでございます。

資料を1枚めくっていただきまして、②ということで、津軽海峡交流圏構想の推進ですが、今後、北海道新幹線開業で青函圏の行き来がますます大きくなるということで、青森県との共同事業で、道南と青森の地域住民レベルで交流イベントということで、圏民ショーというものを10月に木古内、11月に青森市で、それぞれ地域市民レベルで、お互いの食であるとか郷土芸能、そういったことへの理解を深めるようなイベントを、それぞれで交互に開催しております。また、1月25日には青森県知事と北海道知事がトップセールスセミナーということで、東京で旅行会社等約400名を対象に、直接、北海道と青森それぞれの観光ディステーションのご紹介をするというようなトップセールスを行ってきております。

4番目ということで、今回、大宮、埼玉で、埼玉にNACK5という首都圏全域をカバーするFM局がございまして、このFM局とタイアップして北海道新幹線のPRをする、あるいはNACK5が配布している冊子に北海道新幹線の特集号を組みまして、都内全域、あるいは北関東地域に配布するというような取組をしてきてございます。

5番目が民間企業とのタイアップということで、これまでたくさんの種類の商品に、北海道新幹線の開業をPRしていただくということで、タイアップしてございます。一例として、資料の中にもありますが、サッポロビールさんのサッポロクラシック、隣はエースコックさんの即席ラーメンであるとか、アサヒビールさんのラベルのほか、カツゲンとか、そういった日用品レベルのものにまで、様々なものに新幹線のタイアップをさせていただいております。ここに1月27日時点、109社269点とありますが、今日現在では300アイテムを超える商品に、北海道新幹線のPR・タイアップということでさせていただき、非常に大きな効果を得ているところです。また、札幌の駅前通では、駅前通に面した銀行さんであるとか百貨店さんをお願いしまして、それぞれの建物所有者に自主的に開業日決定の懸垂幕を設置いただいて、併せてJR北海道さんが札幌駅前で、駅前通にフラッグを立てまして、札幌駅前通りを北海道新幹線の開業ということで、開業ムードを盛り上げるという取組をしてきてございます。

6番目、7番目、開業日前夜祭と情報発信でございますが、3月25日の前夜祭については後ほどご説明したいと思いますが、全国紙の紙面、これは既に決定をしてございまして、読売新聞の紙面に全面で、新聞1ページ15段みたいですが、そこにカラー版で、沖縄から北海道まで800万部を超えていたと思うのですが、それぞれ3月25日の朝には、北海道新幹線が明日開業するという宣伝を行うことで、計画をしております。また、東北新幹線沿線地域ということで、先ほど重点とすると申し上げましたが、こちらには折り込み広告ということで、新聞紙を開いた大きさ、新聞紙を見開きで、

非常に大きなポスター大になるような折り込みの広告、これも予定しているところがございます。7番目の開業当日の式典・祝賀会につきましては、後ほど次の資料でご説明したいと思います。

資料の1-2でございます。北海道新幹線と道南いさりび鉄道の開業日の前日及び開業日の主要行事ということでございまして、未定稿となっておりますのは、まだ詳細が決まっていなかったり、主催者側から正式な発表がされていなかったり、具体的なものがないということで、未定稿とさせていただきます。3月25日には開業日前夜祭としまして、函館ベイエリア金森倉庫群を会場としまして、明日の開業を祝う開業前夜祭を計画してございます。地元の皆様、あるいは開業に向け全国からやってきていただいているお客様を対象に、前夜祭を行うということでございます。内容としては、屋外のステージイベント、音楽ライブであるとか、あるいはプロジェクションマッピングとしまして、金森倉庫の壁に向かって函館あるいは青函トンネル、津軽海峡を昔は船で渡っていたのが青函トンネルが掘られて新幹線になるというような、鉄道物語を一つの絵巻としたようなものを作成しているところがございます。最後には花火を打ち上げて、明日の開業を祝う、そういった会にしたいと考えてございます。翌日はいよいよ開業日当日のイベントでございますが、まずは、1番列車の出発式でございます。これはJR北海道さんが主催となります。対象列車は、東京行きのはやぶさ10号、6時35分発、この出発にあたって、開業式をやってお見送りするというようなイベントを現在、詳細について検討しているということでございます。それが終わりましたら、新幹線の到着列車の歓迎セレモニーということで、新函館北斗駅、木古内駅それぞれで、地元の市町が中心となりまして、それぞれ始発列車、新青森発はやて91号、これが新函館北斗駅に着くのが7時38分ということで、これが北海道に入線してくる新幹線の1番列車ということになります。ここから、盛岡、仙台、東京と、それぞれ始発列車が順次到着いたします。これをそれぞれお迎えしまして、降りてくるお客様方に記念品を差し上げるというような歓迎をしたいと考えております。また、新函館北斗駅、木古内駅それぞれで歓迎のイベント、特に新函館北斗駅につきましては、北斗市と道と共同で、全道各地から、あるいは道南からブースを出店しまして、食であるとか、あるいは物産の販売なんかを行いたいと思っております。この歓迎イベントが終わりますと、次は11時台後半ですけれども、今回、新幹線開業に伴って電化して開業する新函館北斗駅と函館駅間をつなぐ函館ライナー、この出発式のほか、並行在来線として分離される道南いさりび鉄道の出発式、これを併せて行います。これは函館駅で行うということで、対象列車が、函館ライナーが11時53分、道南いさりび鉄道が上磯行きの12時、それぞれ函館駅発の列車を対象に、同一ホームで番線を合わせまして行うということを検討してございます。これが終わりますと、新幹線・道南いさりび鉄道の開業記念祝賀会ということで、会場が函館国際ホテルで行う予定でございます。JR北海道、鉄道・運輸機構、道南いさりび鉄道合同で祝賀会を行うということで、現在1,000名を超える出席者になるのではないかとということで、名簿を含めまして、今、事務的に整理を進めているところです。これが終わりますと、15時から、今回の新幹線開業に花を添えていただくということで、ブルーインパルスの展示飛行が予定されています。これは、函館駅の上空ということで、函館駅から、函館市さんの地元の歓迎イベントの会場から海側に向かって見るような形でブルーインパルスの展示飛行が行われる予定ということになってございます。

以上、私の方からは、新幹線関連の取組状況ということで、ご説明をいたしました。

【北海道交通企画監】

開業が間近ということもございますので、議題1は開業に向けた取組状況ということで、開業関連の取組とか、当日の予定なども含めて少し詳しくご説明をさせていただいたところでありまして。何か、ご質問、ご意見等ありましたら、ご発言をお願いできればと思いますが、何かございますか。

(質問、意見等なし)

【北海道交通企画監】

よろしいですか。それでは、続いて議題の2つ目、二次交通の取組について、事務局の方から説明をしてください。

【北海道交通企画課長】

それでは、お手元の資料2-1をご覧ください。新幹線駅からの二次交通の整備状況の概況ということで、上の四角で囲んだところをご覧ください。全体の流れで、大きく二つございます。道南における移動といたしまして、1つ目のマルですが、JR北海道が、先ほどご紹介のありましたアクセス列車の運行が16往復でございます。2つ目のマルですが、函館バスの方では、函館、大沼、鹿部、江差など各方面に路線バスを運行する予定でございまして、函館タクシーが定額タクシー、大沼交通が観光バス、観光タクシーの運行、函館帝産バスが路線バスを運行する予定になってございます。それから、道南から道内他地域における展開でございますけれども、1つ目のマルとして、JR北海道は特急列車を今から3本増やしまして、12往復ということでございます。それから2つ目のマルでございまして、都市間高速バスといたしまして、新函館北斗駅を經由いたしまして、14往復が新設される予定と聞いております。それから、登別等の企画観光バスの運行、函館から丘珠・新千歳への乗り継ぎ、さらには札幌圏での鉄道の乗り継ぎによって、道東・道北方面への展開を促進というような情報もございます。その下にあります新函館北斗駅、それから一枚めくって木古内駅、それぞれからの二次交通の整備状況については、後ほどご覧いただければありがたいと思います。また、2ページ目の下の方でございます今後のスケジュールでございまして、新幹線と二次交通の接続ダイヤ等に係る関係機関の調整を行いまして、今月中には二次交通のポータルサイトを開設し、それによって情報発信をしていきたいと考えてございまして、3月の開業準備に備えたいと思います。

続きまして、資料2-2でございます。北海道新幹線の二次交通等の整備事業につきまして、二次交通の試験運行の状況について、ご説明いたします。まず、事業の概要、1番目でございます。新幹線を利用して来道する観光客を地域に呼び込むため、バス路線の開設ですとか、観光施設を結ぶ交通ネットワークの強化に向けまして、地域関係者が中心となって実施する需要動向の把握ですとか、試験運行などについて道が支援をさせていただくというものでございます。

はじめに、取組状況として(1)後志地域における二次交通整備事業でございます。まず、函館と俱知安間の都市間バスの検討でございますけれども、皆様ご案内のとおり、9月5日~10月21日までの土日祝日、函館駅前から俱知安間を1日1往復の試験運行を実施し、利用実績としましては、下にございます197名のご利用がありました。点線で囲っております中にある利用者アンケートでございまして、7割近い方が満足ということで、高い評価を頂戴しております。2つ目の点にございます1日1往復とした運行本数に関しては、残念ながら評価は低かったという状況にございまして、改善を求める声が多く見られたところでございます。こういったことを踏まえまして、私どもとしては、ニーズを把握した上での停留所ですとかルートについての設定を行い、都市間バスの定期運行が実現し、後志エリアでの移動の利便性向上に期待をしたいと考えております。北海道新幹線しりべし協働会議による強い働きかけも行ってございまして、道といたしましても、この協議会と連携いたしまして、後志号の定期運行の実現を目指してまいりたいと考えてございます。

2番目でございますけれども、②といたしまして、リレー観光タクシーの検討でございます。9月19日~11月23日の間、4コースを設定しまして、観光タクシーの実証事業を実施いたしました。利用者アンケートの結果でございますけれども、1つ目の点にございます各エリアの乗務員がその地域を詳細に案内できること、それから立ち寄り先の自由度の高さといったことから、全体の9割の方に

ご満足いただいております。2つ目の点ですが、利用者の5割の方が観光コースの充実ですとか、立ち寄り先の充実を改善点として挙げられておりますので、我々としては、これから滞在時間の確保を念頭に置いて、魅力あるルート検討を行ってまいりたいと考えております。

次に、取組状況の(2)といたしまして、胆振地域の都市間バスの試験運行事業でございます。登別―洞爺―倶知安を結ぶルートの検討でございまして、9月19日～23日、10月11日、12日の7日間に試験運行を実施いたしました。1日1往復で、利用実績104名という実績をいただきました。利用者アンケートの結果でございますけれども、全体の8割を超える利用者にご満足いただいたところでございまして、こうした結果を踏まえまして、※にございますとおり、登別～洞爺湖を結ぶ都市間バス「高速いぶり号」が4月の連休から運行予定と聞いております。1枚めくっていただきまして、渡島地域におけるタクシー交通事業、それから(4)といたしまして、南空知地域における二次交通事業についても実施しておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

続きまして、資料2-3でございますけれども、開業効果の拡大に向けまして、道内を広く周遊していただくという意味で、全道を対象に市町村や交通事業者と協力の上、交通ネットワークの整備を支援していくと考えておりまして、こういったものをそれぞれの交通モードごとに紹介させていただいたものでございます。皆様のご協力を頂戴したいと思っております。資料は後ほどご覧いただければと思います。二次交通の取組に関しては以上でございます。

【北海道交通企画監】

開業効果を広く波及させていくためには、二次交通の取組は極めて重要とずっと言われておりまして、ご協力を色々いただきながら、様々な取組を行ってきているところでございます。今説明に関しまして、ご質問、ご意見等ありましたら、ご発言をお願いします。

【小樽市長】

二次交通においては、小樽でも大変注目度の高いところでございます。皆様が仰っていますが、新幹線が函館まで来ることで、そのお客様が後志管内にたくさんお越しいただけるようにという思いは、多分、ここにいらっしゃる方、皆様そう思われているかと思えます。その中で、函館―倶知安における取組、大変評価が高いというお話でありましたけれども、私としては、その倶知安の後に小樽を回っていただく、または、さらに余市であったり、積丹半島であったりと、現在、後志管内にある多くある観光資源へ振り向けていくための取組を行っていかねばならないという思いがありますが、その検討は北海道としては優先順位として低いのかなというような実感を持っているところでございます。今、高速道路が共和町まで延びることが決まっている中で、胆振管内を通るルート、洞爺湖を通るルート、それ以外に、やはりそのまま後志管内を北上していただくルートによるお客様の流れが出来るようにという思いがあります。現在、函館―倶知安までの実験は行われていると思いますが、それとともに、倶知安―小樽間における二次交通におけるルートについて、直接、長距離という流れが良いのか、倶知安の経由ということで一度そこで区切るのが良いのか、そのあたりまでは私もどちらが良いということまでは指摘できませんが、やはり北上ルートについても深くご検討いただきたいと思っております。

【北海道交通企画監】

ありがとうございました。今のご意見に対して、何か説明できることはありますか。

【北海道交通企画課長】

現時点では、市長が仰るように、まず倶知安までのルートを検討しているところがございますけれども、倶知安から北についても、共和、仁木、余市、それから小樽、積丹半島も含めまして、色々と魅力ある観光資源がたくさんございますので、今後の検討課題として、私どもも色々な形で研究してまいりたいと考えております。

【後志総合振興局長】

この件に関しては、北海道新幹線しりべし協働会議の中でも、バス事業者さんの方に対して働きかけをしております。その中で、倶知安発の実証試験を行ったしりべし号は、新幹線が運行していない中での1日1往復というものと、実際に新幹線が運行した後どれだけ人が見込めるかといったところについて、結構シビアな見方をされているというのが現状であります。私どもとしても、実際に本州の方からこちらに来られる方、また、こちらの地域から新幹線に乗って東京方面に向かう方というのも、色々見込めると思います。今日お集まりの首長さんもそうでしょうし、これから新幹線に乗って東京の方へ行こうという方もいらっしゃるでしょうから、そういった方たちもいるということも積み上げながら、そしてバス事業者さんの方には、是非、運行していただくように、引き続き、北海道新幹線しりべし協働会議の皆様と連携をして、働きかけていきたいと思っております。その先の話は、先ほど市長が仰ったとおり、この管内を色々回っていただくような、そういうものをもっと作り出していくようにしていければと思います。

【北海道交通企画監】

ありがとうございます。今、管内をよく知っている局長の方からお話がありましたので、道の方も、しっかり連携をして、取り組んでいきたいと思っております。そのほか何かありますでしょうか。

【黒松内町長】

私の勝手な思い込みかもしれないですけども、この組織の目的は並行在来線をどうするのかということですから、新幹線が来たらどうなるのかという話題だけで良いのかとも思っています。二次交通の件についても、バスが中心であり、問題の鉄路はどうなるのかという点が、あまり計画には盛り込まれていません。それは、とりもなおさず、将来経営分離の時には答えが見えてくるのではないのでしょうか。バスに転換してしまっているかもしれない。今回、JRの減便のお話がありますがけれども、鉄路が新幹線まで保たないのではないのかという思いもあります。地域住民にとっては色々な不便を強いられるわけでありまして、もう少し、例えば二次交通についても、鉄路を活かした観光客の誘致といった取組についても、考えていただかなければならないのではないのでしょうか。鉄路、特に長万部一倶知安間はギリ貧で終わってしまいます。手っ取り早くという意味ではバスが一番なのかもしれないですけども、在来線を残していくということに関しては、もう少し、北海道としても、鉄路の利用促進のようなことを考えていただければと思います。

【北海道交通企画監】

ありがとうございます。鉄路の話はですね、確かに、JR北海道の方で新幹線の話がある一方、全道各地の在来線についても、非常に厳しい状況だということで、私どもも、地方公共交通のネットワークをどうしていこうかという会議を立ち上げて検討しているところであります。それと、今日は札幌の方から、小樽で乗り換えて倶知安の方まで、私ども鉄道で参りました。本当に観光客、特に外国人の観光客が大変多く利用されていたというのを目のあたりにしましたので、今のご意見も踏まえまして、検討、ご相談させていただきたいと思っております。ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。

(質問、意見等なし)

【北海道交通企画監】

それでは、並行在来線の協議会というお話もございましたので、3番目の話題として、今回の並行在来線の区間である道南いさりび鉄道の利用促進等について、事務局の方から説明をお願いします。

【北海道交通企画課長】

それでは、資料3-1、3-2を順番にご説明させていただきたいと思います。後ほど道南いさりび鉄道の概要についてはご説明しようと思いますが、まずは、今、道南いさりび鉄道が開業直前という状況もございまして、利用促進に力を入れて展開されているということで、その事例を2つほど、ご紹介させていただきたいと思います。

まず、3-1でございますが、道南いさりび鉄道地域応援隊の設立ということで、これは、沿線の地域におきます官民が一丸となって、利用促進に向けた具体的な行動を行おうということで、沿線の函館市、北斗市、木古内町の住民の皆様ほか、官民合わせて15名の応援隊員を選出されました。この写真で真ん中に写っているのが道南いさりび鉄道の小上社長ですけれども、応援ジャンパーを着ながら、是非、地域住民として鉄道を応援していきたいということで、昨年11月に会議が開催されて、設立に至ったところでございます。一枚めくっていただきまして、具体的な活動ですけれども、今年度の活動といたしまして、大きく2つございます。内容のところ(1)と(2)とございまして、(1)ワークショップということで、マイレール運動を含めまして、鉄道をどういった形で活用していかうかということをお客様でお考えになって、これから実行していかうかというものでございます。それから、もう一つが、応援隊の皆様、開業記念行事ということで、開業日において、駅における歓迎行事、おもてなしですとかそういったものを、道南いさりび鉄道のお客様に対して、開業記念行事を行っていかうかということで、検討されている真最中でございます。一枚めくっていただきまして、これが先ほどご紹介いたしました、15名のメンバーでございます。それぞれ地域の団体、それから学生さん、市役所、役場の職員の方が一緒になっているものでございます。

続きまして、ご報告の2番目でございますけれども、資料3-2をご覧ください。これは先週の金曜日に発表されたばかりのものでございますが、いさりび鉄道観光列車「ながまれ号」の運行についてということで、これは道の方で改造費の補助を出させていただきまして、観光列車を仕立てたものでございます。中身としましては、2番目の運行概要の車両整備にございます。道南いさりび鉄道はキハ40を9両持っておりまして、この内の2両を観光列車という形で改造するというので、普段はお客様を乗せて普通の列車として走りながら、月2回程度、5月の下旬からになるかと思いますが、観光列車として走らせていかうかという考えでございまして、具体の運用については、大手の旅行会社、日本旅行さんに委託をすることが決まっております。下にございますのが、金曜日に発表されたばかりの車両デザインでございます。こういった利用促進策のほうを道南いさりび鉄道で検討されている背景には、一つ、皆様ご案内かと思いますが、資料6で道南いさりび鉄道の置かれております現状を簡単に説明させていただきたいと思います。

資料6をご覧ください、一枚めくっていただきまして、北海道道南地域並行在来線経営計画の概要というページ、1ページ目をご覧ください。この区間は、ちょうど中段から下に経営区間に関する事項ということで、1番目、経営区間の概要ということでございます。道南いさりび鉄道は、旅客の普通列車が一日あたり37本、2,173名の輸送量でございます。それから、旅客の他にJR貨物の貨物列車が臨時便を合わせまして一日あたり51本が運行されてございまして、その下にございます将来旅客需要予測としては、開業10年後には、今の2,100人が1,800人

ということで、16%の減少が見込まれるという鉄道会社でございます。そういった状況から、2枚めくっていただきまして、資料3ページ目になりますが、中段から下の方に、5番目に収支予測ということで、今の道南いさりび鉄道の収支、これは開業後10年間の累計収支でございますが、この表の一番下の方をご覧いただければ、23億円程度ということで、実質赤字が見込まれる会社ということでございます。こういった背景もございまして、この23億円については、道と沿線市町で補助金を充てるということに、枠組みとなっていることから、こういった状況もございますので、道南いさりび鉄道としては、先ほどご紹介申し上げました利用促進策を積極的に展開し、この赤字を出来るだけ少なくしていきたいということで、開業準備を進めているという状況でございます。

【北海道交通企画監】

道南いさりび鉄道の利用促進等ということで、会社が正式に事業許可を受けて発足し、経営計画にあるとおりの厳しい経営状況の中で、少しでも利用促進を図る取組を検討しているという状況でございます。ただ今の説明につきまして、ご質問、ご意見等がありましたらお願いします。

【ニセコ町長】

3ページの初期投資運行経費で、「鉄道資産、車両（JR譲受資産）」というのがありますよね。これは資産を受けたから、JR北海道に支払う額が16億円あるということですか。

【北海道交通企画課長】

そういうことです。土地、鉄道も含めました鉄道資産全てを譲り受けまして、JR北海道に16億円を支払うという状況でございます。一方、この表の一番下の表の下から3段目、JR北海道支援額（B）となっています。これが16億円程度となっておりますが、JR北海道からは、道南いさりび鉄道が16億円で鉄道資産を買いますが、JR北海道としては職員派遣の人件費等で、その相当額である16億円分を道南いさりび鉄道に支援をしていただくということですので、実質、差し引きしますと無償で鉄道資産を譲り受けているということになります。

【ニセコ町長】

この場合、国の直接補助や交付金のようなものは無いのですか。

【北海道交通企画課長】

これに関する国の直接補助はありません。ただし、表の下にある交付税（C）1億円とありますが、これは鉄道資産を購入する道南いさりび鉄道へ自治体が補助した場合、その額の一部が交付税の対象となりますので、これから国からの支援とも言えます。

【ニセコ町長】

まさに、地方創生の目玉のようなものですが、付かないんですか。

【北海道交通企画課長】

並行在来線の枠組みが、この枠組みなものですから。

【北海道交通企画監】

今、お話のあった地方創生の流れが今、出てきていますので、知恵の使い方によっては、色々国に対しても要望していくことはあり得るのかなと思っています。何か他にございますか。

(質問、意見等なし)

【北海道交通企画監】

それでは、事務局から用意した議題は以上でございます。参考資料として、資料4、5、6ということで、今、一部が説明させていただきましたが、特に並行在来線関係の資料をお付けしておりますので、後ほどご覧いただければと思います。あと、全体を通じて何かございますか。

【蘭越町長】

その他ということで時間もあまりないのですけれども、先ほど黒松内町長のお話しにもありましたが、新幹線が来ることは素晴らしいことだと思いますけれども、一方で並行在来線をどうするのかということです。道が関わってほしいと思うことの中に、JR北海道が在来線を間引きするということがあります。JR北海道の説明は、40年列車が走ったから、もう使えなくなったため、一部間引きしたいというお話でした。ただ、私が疑問に思うのは、どんな中小企業だって減価償却費を積んで再構築するのが普通なのに、あのような大きな会社がそんなこともしてないのかということ、その場では言わなかったのですが、非常に疑問に思いました。というのは、それくらいのことで間引きしていくということが、本当に公共的な使命を持つ者としてあり得るのかということをお願いしたいと思います。

それから、もう一つは、前にも何回目の時にお話ししましたが、並行在来線についての議論は、新幹線が来る何年か前からやりましょうというお話がありました。けれども、私はそれでは遅いので、今のうちから沿線の産業形態、人口の推移がどうなっていくか、そういうことの予測については我々町村ではできないので、機動力もあるし知識もある北海道の方で是非考えて欲しいと思っています。それがなければ、その段階になって色々と言ってもなかなか大変だと、こう申し上げた経緯がありまして、是非、この並行在来線についても、そういったことをできるだけ早く、その場になってではなく、考えた方が良いのではないかなと思います。というのは、色々な考え方がありますが、新幹線が来るという喜びと同じに、在来線をどうするのか、通学利用者や子供がいる親がですね、そういったことを言ってきて、それでは交通弱者をどうしていくのかについて、やはり最後には考えなくてはいけないと思うのです。そういう中で、何にするにしても、早く、そういうことの検討と議論をしていくべきではないかということをお願いして終わります。答弁はいりません。

【余市町長】

同じ思いでございます。今、こういう時期ですから、新幹線の部分の話題というか、開業はもちろんめでたいわけでありまして。しかし、北海道新幹線の札幌延伸に関しては、私ども余市と函館が、最後までなかなか経営分離の同意に至りませんでした。最終的には、全道民にご迷惑をお掛けするわけにも行かず、苦渋の選択として同意はしましたが、その裏には、非常に私どもの高校生の80%くらいが小樽に通学しており、そういった中での通院等の問題もありますので、そのあたりを含めて、もう少し、並行在来線をどうしていくのかという部分の協議も積極的に進めていただきたいと思います。

【長万部町長】

先日の新聞報道では、経済界の方が、並行在来線はバスが良いという発言が載っていましたが、あれが出てしまうと、在来線の方向性が、そちらの方に引っ張られていくのかなという気がしました。そのあたりの情報ありますか。

【北海道交通企画監】

並行在来線のその部分はバスが良いといったとの報道があったということですね。そのご発言について確認をしているといったことはありません。

【長万部町長】

なんとなく、結論づけられている気がしました。将来の協議の中で、この発言が経済界の中から出てくると、それをひっくり返すのは難しいのだろうなと思っていたので、そのような情報については、ある程度注意をしておいていただきたいと思います。

【北海道交通企画監】

わかりました。色々、今、貴重なご意見をいただきましたので、道の方も、十分、それについては踏まえて対応したいと思います。あと、他に何かございますか。

【小樽市長】

先ほど私、二次交通のことでお聞きしたときに、橋本局長の方から、バス会社の方の意向とか、お話しされていたかと思いますが、今、新幹線が来ることによって、その効果を全道各地にというお話が出ている中、JR北海道自体が、今、この鉄路を利用して、たくさん来られるお客様を各地に誘導していこうというお話は、全く出ていないのですか。胆振管内を通過して札幌に向かうスーパー北斗に関しては、9往復から12往復ということで3往復増という取組を考えているようではございますけれども、それはお客様が多く来られるだろうということに対しての効果を高めるために取り組んでいるかと思っております。一方、こちら側の鉄路は、それに対して何一つ意識をされていないということなのでしょうか。実際にある鉄路を活かしていただき、二次交通に関しては、これまでも皆様が色々な形で要望をしていますが、その中で動いているのは、先ほども言いましたけれども、バスがメインになっているのかなと思っております、鉄路そのものの資源が存在しているにも関わらず、それを活用しようという話がJR北海道側から何一つ出てきていないのは非常に残念だなと思っております。やはり、それについてのお話は何も出ていないのでしょうか。

【北海道交通企画監】

正直、私どもの知る限りは聞いておりませんが、今、市長のお話もそうですし、それ以外にもたくさん、JR北海道の在来線の関係、並行在来線も含めてですね、色々なご意見をいただきましたので、私どもも様々な機会でJR北海道とお話しする場面がございますので、今日の色々いただいた貴重なご意見は、JR北海道の方にも伝えて、ご検討いただくよう要請してまいりたいと思っております。

【小樽市長】

往復3往復増やすというお話が出ているほど効果があるこの時期だからこそ、是非、こちらの鉄路においても、活用方法をご検討いただきたいと思います。または、モデル事業みたいなものを行っていただきたいという思いを持っているところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

【北海道交通企画監】

分かりました。

【倶知安町長】

昨年8月に、函館からニセコ経由で札幌までの特急が走ったこと、それから9月以降のSLニセコ号が無くなったこと、これについての報告が無かったのでちょっと残念でした。どのぐらいの利用で、どうだったのかという利用実態をどう考えて、その思いを在来線の運行にどう結びつけていくのか、あるいは、新函館北斗からこのニセコ、函館本線、山線をどう活性化させる中の、一つのヒントがあるにも関わらず、議論されないのは非常に残念でなりません。昨年11月に、JR北海道の島田社長が来られて、この沿線の日平均の乗降実績を教えていただきたい、最近の利用者が伸びているのではとお話したところ、650人が675人になっていました。平均すると、一日乗車、一年平均すると25人増加していると。年間の数字であるので、時期的に冬が増えているのかということまではちょっと分からないですけれど、この在来線を残すか残さないかという議論をするためには、どういうお客さんが、どこからどこに人が動いているのかという実態調査をもう少しきちっとするべきではないでしょうか。お客さんは、あくまでも鉄道にしても、バスにしても移動手段であって、走るために使っているのではなくて、目的地があってそこを利用しています。そのための足として鉄道を使っています。そうであるならば、誰がどのように利用していて、何のためにJRを使っているかという点を掘り下げて、アンケートなり、利用者の実態調査をまずしっかりすべきだと思います。そこから、在来線をどうあるべきかという議論をすべきだと思います。その実態調査を、是非、北海道さんを含めて、しっかり取り組んで欲しいと思います。我が町でも、町内を循環するバスの運行を検討する中で、1つ1つの利用者に、何のために乗って、どういう風に利用しているかというのを調査し、出来るだけ乗車数を上げる努力をしているわけです。同じようにJRだって、利用実態を調べて、その向上のための取組になるのではないかなと思います。それは是非、今からしっかり調べて、実態を調査していただきたいと思いますし、在来線を語るためにも、色々なことが見えてくるとと思います。あと、最初に言いましたけれども、JRで夏に走らせた運行の実態を調べて、今後、新函館からニセコ、山線に来る3割以上来たいということを受けての足の確保に関し、バスなりレンタカーなりではおそらく対応できないのではないかなと思っています。逆に、JRをもっと使うことによって、JRの営業利益の向上に結びつくのではないのでしょうか。そのような戦略も含めて、もっと鉄道の活用というものを出していくべきです。そして、鉄道を走らせていくというところに持って行くような仕掛けもあって良いのではないかなと思っています。そういうことも含めて、もう少し、今後の会議の中では、実態調査をお願いします。今、どんな動向になっているのか、明らかにして欲しいと思います。

【北海道交通企画監】

特急の成果に関する議論は今日の会議の中のメニューとして盛り込めなかったというのは、私どもの配慮不足がございました。それについては申し訳ないと思っております。今、色々とした中で、現時点でJR北海道が把握しているものについては、私どもの方で把握して、ご提供させていただければと思っております。貴重なご意見ありがとうございました。他にはございませんか。

(質問、意見等なし)

【北海道交通企画監】

それでは、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。ありがとうございました。