

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第15回後志ブロック会議 議事録

〔 日 時：令和4年11月6日（日）10:30～11:00
場 所：後志総合振興局（倶知安町） 〕

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

（1）バス運行に向けた検討状況について

事務局から資料1について説明。

【北海道交通企画監（座長）】

今、事務局からバスの具体的なダイヤ等について、ご説明を申し上げました。バス会社とは今、精力的に協議を行っておりまして、我々として今お出しできる時点での案ということで、受け止めていただければと思います。

これから各市町のほうでいろいろと検討があると思いますので、住民や議会の意見も踏まえた上で、再度また我々としてはバス会社としっかり議論を進めていくというような流れでいきたいなと思います。

細かい部分もあってなかなか今ご意見を言いつらい部分もあるかと思いますが、基本的な考え方は今お示ししたとおりでございますが、何かご意見があればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

【黒松内町長】

23 ページに「ダイヤの設定等における考え方」が出ていますけれども、「（2）運行の効率化」ということで、「デマンド交通」という言葉が出てきておりますけれども、デマンド交通になった場合は、どこが運営するのですか。もしもそういう路線が出てきたら、地元町村が運営するようなイメージでいるのか、それともバス会社というわけにはいかないのかもわからないですけど、その辺はどう考えればよろしいでしょうか。

【北海道並行在来線担当課長】

今実際にルートがないところもありますし、利用実態が少ないところもありまして、バスの既存路線がないものにつきましては、今後、バス事業者や地元も含めてどういった走らせ方がいいのか今後検討していくことになっていまして、まずはJRのダイヤを維持するというを前提にしまして、どういう走らせ方があるかということについて、沿線の皆さんと事業者を含めて協議していきたいと思っています。

【黒松内町長】

私は以前から言っているとおり、すべて路線バス会社が運行してくれるものだとしてここまで来ているつもりでおりますので、急にまたこういうことで地元にも振られても困ると思いますので、ぜひその辺は今後の検討ということでもありますけれども、地元の意向としてはそういうふうに思っています。

また、24 ページの黒松内・長万部間のダイヤ検討案では、JR線との比較で出ていますけれども、JR路線の時間とは違う赤線の括りが出てきているのではないかなと思います。もちろん乗車人員も少ないということもあるんでしょうけれども、基本は前から言っているとおり、利便性という意味では、路線バスの本数や時間帯が悪くなるようなことにはならないようにしていただきたい

などと思いますし、乗車人員もこれから人口減もありますけれども、新幹線が開業すれば、町としてもいろいろと小樽・札幌方面への通勤・通学のために転移してしまうケースもありますけれども、できるだけ自宅通勤者が増えてくれることも町として取り組んでいきたいと思っていますから、現状の乗車人員に拘らず、我々はもっともっと増やしていきたいと思っています。

ぜひそういうことも含めてですね、考えていただければと思います。

【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。今の案でお示ししておりますけれども、ご指摘があったとおり、将来的にどうなるのかなという部分もありますし、高速道路が倶知安まで延伸される予定です。インターネットでも出ていたように、新千歳空港から2時間で倶知安に来られるようになる。高速道路をうまく使うことによって速達性を一部維持する部分も将来的に出てくるかもしれませんので、将来に向けては随時見直しをかけていかなければならないと思っています。なぜこういうことを言うかという、日高線がまさにどんどん高速道路が延びてきているんです。そこから高速バスの体系を作れないかという議論が過去にはありまして、実際にそういう要望が出てきたこともありますので、当地については高速道路が延びてくることも念頭に置きながら、バス体系について議論するのが将来的には必要だと思います。

ほかにかがでしょうか。

【余市町長】

余市町です。詳細な検討、どうもありがとうございます。

北海道の後志地域の交通戦略としては、やはり新幹線延伸のメリットをこの地域に波及させるというふうに先ほどお伺いしたわけですが、であるのであれば、新幹線駅がこれから出来ますけれども、拠点とのルートというのは現状で検討されているのかという質問と、もう一点目としては、高速道路を通るルートの設定を考慮されていると思いますけれども、高速道路を通るバスに関しては、行政の権限が及ばない範囲になる場合もあるかと思うんですけども、バス会社との調整はしているのかという点と、余市・小樽間に関しては、乗車人員の表がまとまっていてわかりやすいんですけども、多くの方が乗っておられます。一方で、路線バスに関しては、新規に参入ができないというような状況もありますが、その辺の規制についての話も考慮しているのか、要は規制緩和で新たにルートのみ参入したいバス会社があるのであれば、それは参入の余地はあるのかという話と、この表に基づく0人ですとか、1人、3人ですと乗っている区間もあるわけです。先ほどの人口減少の表もありましたけれども、将来的に人口減少が見込まれる中で、もちろん、人口が減ればバスのドライバーも減っていくわけです。さらに高齢化率も50%を超えてくると推測される中で、乗車人員が少ない路線に関しては、新たなマインドセットでルートの設定しなければ、サステナブルな交通維持ができないと考えるわけです。このような状況下において、北海道という、もちろん首都圏とは違う広大な大地に人口の少ないエリアを抱えているわけですから、社会的な実証実験として、例えばライドシェアを活用して長距離の人員の少ないところを結ぶのだとか、そういう新たな、それこそデジタル田園都市構想ではないですけども、DXだとか新しい考えを用いた新たな交通体系というのも、まさに実証実験のフィールドとしては、北海道は適切じゃないかと思いますが、そういうようなマインドセットで検討をしているのかというようなことをお伺いしたいと思います。

【北海道鉄道担当局長】

ありがとうございます。この協議会では鉄道からバスという方向性をお決めいただいておりますので、基本的にはバスの運行による地域の交通体系をしっかりと構築していくというのが最終的な目標だと思っていますけれども、余市町長がおっしゃったように、まさに後志地域というのは新幹線の開業に伴って地域の交通環境が大きく変わる地域だと思っています。なので、今バスということを基本にいろいろ議論はしていますけれども、ライドシェアという手法の話もありまし

たけれども、最終的にバスが基本にはなるかと思いますが、各論ではないですけど、様々な観点で。交通政策総合指針では道としての交通政策の基本的な考え方を示していますけれども、やはり我々が申し上げているのは、地域交通というのは常に最適化をする観点というのを持ち続けていかなければならないと思っていますので、議論の過程においては、将来的な人口や利用者の動向なども見極めていく中で、何が最適化なのかということについては、しっかり検討していく必要があるかなと思います。

【北海道交通企画監（座長）】

デジタルトランスフォーメーション、グリーントランスフォーメーション、それから社会実証実験につきましては、一部でシームレス交通戦略ということで、十勝などで我々も実験をしてきた経緯があります。新幹線駅ができると、やはり旅行客がいらっちゃって、人の動きが大きく変わる可能性を秘めております。どちらかという、今お示ししているバス路線については、生活路線、地元の生活路線を中心に、ご提示をさせていただいておりますけれども、三次交通を含めた交通体系を作っていかなければいけない地域であると思いますし、先ほどご指摘のあったように、高齢化率が上がる中で、バス停まで歩いて行けないという人がきつと出てくる思うんですね。その時に、鉄道・バス・デマンドとなんとなくランク付されてしまっているのですが、デマンドのほうが便利だと言っている方が高齢化に伴って増えてきているというのは事実としてありまして、そこについては皆さんと議論をする法定協議会などを通じて見直していくような。先ほど斎藤からも申し上げましたけれども、不断に見直していくと、そこについて我々としても皆さんと一緒に考えていくというような形になろうかと思います。

新しいバス事業者の参入については、制度上は届け出によって、実際に北海道バスという会社が入ってきておりますので、届け出があればそういうバス事業者が出てくる可能性は否定できないと思います。ですから、今、都市間バスでそういう事業者が入ってきているのは事実でございます。今のところ我々としては想定はしていません。

【余市町長】

高速道路線についてはバス会社と協議しているのかということ、新幹線駅と結ぶルートは今後検討するということですか。

【北海道並行在来線担当課長】

高速道路を使ったバスルートということですが、バス事業者とは正式な協議は行っていないのですが、考え方としてはお示ししまして、今後協議を進めていく中で、併せて検討していきたいと思っています。

新幹線の関係のルートにつきましても、利用実態に応じてルート設定を考慮する必要があるということであれば、それも併せて検討していくことになります。

【北海道交通企画監（座長）】

新幹線開業後のルート設定は法定協の中で持っている計画で、いろいろと意見を持ち寄って、それぞれ観光地をお持ちだと思いますので、どういうエリアで回っていくかということも含めて、議論があるかと思います。次のステージに行く段階で相談ということになろうかと思います。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。もしまた何かあれば、私どものほうにお問い合わせいただければと思います。

何もなければ議題2の移らせていただきます。

(2) 今後の協議の進め方について

事務局から資料2について説明。

【北海道交通企画監（座長）】

スケジュールは非常にタイトでこのとおりに行くとは思えない部分もありますが、我々としては、出来れば一定の住民の皆様への説明があった後ということで考えております。住民の皆様に対する説明をしたいというご意見があったので、今回こういう案をお示ししまして、さらに時間をもらいたいというお話があれば、事務局のほうに言っていただければ、それはそれで整理させていただきたいと思います。

スケジュール感について、よろしいでしょうか。

【仁木町長】

今後の進め方として、ルートやダイヤをお示しいただいたところでありますけども、住民説明会を経てある程度確定してから、今後それに関連する、例えば地域づくりであるとか地域の公共交通のあり方ということを検討していくべきなのか、それとも同時進行である程度地域の要望や地域のあり方というものを含めて協議を進めていくべきなのか、その辺の部分を足並み揃えていかないとまた時間がかかっていくと思うんですね。先ほど、例えば新幹線のつなぎの部分とか、単独の地域公共交通のあり方、または広域的な地域公共交通のあり方、様々な分野で協議会で協議を重ねてある程度形にしていかなければ、時間がかかってしまうと懸念してしまいますので、各自自治体で共有しながら進めていくべきだと思います。私個人的には、ここ2、3年である程度計画・構想をそれぞれの地域で単独で、または広域的に考えながら進めて、2、3年後には、大筋の部分を示せるような、そういった形のタイムスケジュールでやっていかなければ、なかなか間に合わないのではないかと懸念しておりますので、その部分を考慮していただければと思います。

【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。住民の皆様のお伺いする手続きはあると思いますが、計画や地域づくりにも直結してくる問題ですので、我々は広域的な部分はやっていきますし、町内、市内でのいろいろな交通結節点との考え方などについては、それぞれの町でご検討いただくということで。いずれにしても、幹事会の場で検討状況をお伺いしながら、できる限り次のブロック会議である程度お示しできるような方向に持っていければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

【黒松内町長】

今後の検討スケジュールについて、ここに書いてある幹事会のおりだとすれば、ブロック会議のために直前に幹事会が開かれるようなイメージを持っておりますので、ぜひ、幹事会についてはもう少し具体的に工程表のようなものを示していただいて、検討の進捗状況等もわかるような形で進めていただければ、我々もある程度心の準備が出来て、この場に臨めるのではないかなと思いますので、よろしく願いいたします。

【北海道交通企画監（座長）】

はい、わかりました。おっしゃるとおりだと思います。幹事会も大変だと思いますけれども、精力的にやらさせていただいて、各首長さんのお考えがまとまるように、工夫してまいりたいと思います。

時間もそろそろですが、何かございますでしょうか。

【ニセコ町長】

この協議の関係ではないのですがいいですか。新幹線のダイヤは検討されているのか、もしわかれば教えていただきたいのと、イメージとして倶知安駅と小樽駅にどの程度停まるのか。

【北海道交通企画監（座長）】

新幹線の新しいダイヤについては、私どもまだそこまでの話は聞いていません。トンネルの中に入ったりいろいろとやってはいるんですけど、具体的なダイヤ設定については、JR東日本との協議もあると思いますので、試験走行が始まって、ある程度この駅にこの本数が停まるというのが見えてくるのは、まだだいぶ先かなと思います。

よろしいでしょうか。では本日のブロック会議はこの辺で終わらせていただきたいと思います。長時間どうもありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。

以上