

北海道新幹線並行在来線対策協議会第8回渡島ブロック会議 議事録

日時：令和3年4月26日（月）14:00～15:00
場所：函館市亀田交流プラザ 1階講堂

- 1 開 会
- 2 挨拶（交通企画監）
- 3 議 題

- (1) 令和2年度事業報告及び決算について
- (2) 設置要領の改正について

事務局から資料1及び資料2について説明。

【八雲町長】

コンサルにかけて当初 3500 万で予算つけて調査をしたということだけでも、コロナの影響で実地調査を中止したため、2000 万ちょっとになったという理解でいいんですね。ただ、コンサルから出てきたものは、当初に予定していた、我々の知り得る資料が揃ったという解釈でよろしいでしょうか。

【北海道交通企画監（座長）】

平成24年にOD調査をやっています、その数値と、直近のJRの実際の数字を使いながら、そこを補正して今回作成しているので、100%の調査結果までではありませんけれども、それに近いものになっていると推計しています。

【八雲町長】

理解はしますが、ただ、自分が見た感じでは、JR北海道の資料をただまとめただけに過ぎないのではないかという気はする。だから、中身については、本当に2000万かけて、この資料でよかったのかという反省とかはなかったんですか。

【北海道交通企画監（座長）】

確かに、事業者自体に、100%ヒアリングしているわけではないので、評価が難しいところもありますけれども、一定の基礎資料を作らないと、次の議論に入っていけないと思っていますので、この資料をもとに、事業者さんと詰めていく作業がこれから残りますけれども、一定の成果があったのではないかと考えています。

【八雲町長】

大変詳しく資料には載っていたので、私もある程度しかまだ見ていませんけれども、ただ、自分にとって必要な資料もあったし、こうなったらこんなに要らないっていうのもありました。このやり方でいくと、もうこういうコンサルにかけることはないという理解でいいですか。

【北海道交通企画監（座長）】

我々としては、委託調査をさらにやるという考えは今のところはありません。ただ、事業者さんとの詰めは残っていると認識しています。

【八雲町長】

はい、わかりました。

(3) 函館線（函館・小樽間）旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査結果について（函館・長万部間）

事務局から資料3について説明。

【八雲町長】

1点目は、5ページの初期投資の内訳の中、大規模補修費が、トンネルと土木の補修で、約20年分と書いていましたね。この20年分は初期投資に値するのかなというのが、ちょっと聞きたいことです。

【事務局】

トンネルと橋梁等の補修経費につきましては、あくまでも三セク鉄道の会社を起す際に、当初見込まれる経費として、今後どれだけの経費が必要かということで前提に、初期投資に組み込んでいるとしています。

【八雲町長】

難しい。普通だったら、初期投資は初期投資であって、（大規模補修費は）維持費、ランニングコストみたいに受け取れる。それと、もう一つは、この初期投資のJRさんから譲渡される土地、建物、列車等々が、維持費や減価償却、支出の方へ、どういうふうに入っているのか読めないんですよ。

初期投資で、土地っていうのは減価償却しないんだろうけど、現金で払うのか借金するのかわかりませんが、その辺の絡みとまた列車等々、建物を減価償却していると思って、当然経費に入ってくるような気がします。こういうのがどこに含まれているのか。

【事務局】

減価償却については今回の収支に見込んでおりません。初期投資に係る費用を現金にするのか、借り入れするのか、という考え方ですけども、そちらは現時点ではまだ整理してなくて、仮に借り入れするとなれば、短期借り入れなのかどうかなど、今後詰めていく必要があるところです。

【八雲町長】

この30年間の収支、全部第三セクターでやることとバス転換、どちらにしても、この収支を出してきたことは全くの無意味になりましたよ。実効性がないから、初期投資を北海道が面倒見るとかであればこの収支で大体見えるけれども、この費用の中には全く入っていないという理解でいいのか。支出の方に、初期投資、新しい列車も4台、あと中古の列車も買ってくるけれども、その減価償却は全く見てないということになっている。それと土地買った、JRからたぶん八雲なんかの土地や建物も譲ってもらうことになると思うけれど、その初期投資でみたものは、この収支には一切みていないという考え方なのですか。

【事務局】

そこは整理の仕方なのですが、実際にどれだけかかるかということで、お金のやりくりについては、今後、整理していく必要があると考えております。幹事会等で、今後考え方を整理していかなければいけないので、別途検討すると考えております。

【八雲町長】

初期投資に317億かかる、317億。これは、300万とか、3000万とか、3億ならまだいい方、317億の初期投資がかかってきて、収支に入っていないとすれば、この出てきている収支のどれもが信頼性ない。バスも初期投資、買ったバスなどの減価償却だとかそういうものが入っていないということだが、どういう計算で収支を出しているのか。

【北海道交通企画監（座長）】

三セクでやる前提になっているので、資産については、もし会社を作るとしたら補助金で補助するっていう前提に立っているんで、例えば初期投資の中に資産が入ります、ですからこの減価償却をみないで、便宜的に収支は作っています。

【八雲町長】

補助するのであれば、減価償却はしないかな。しかしながら、減価償却しないとしても、新たに買う時期が来たらまた買うことになる。本当は、そのための減価償却になっている。ただ、補助金で来るっていうことは、減価償却しないけれども、普通の会社の経営からいくと、それなりにプラスしていかなければならない。だぞ。ただ、今の話からいくと、初期投資については北海道が全部みるということなのか。

【北海道交通企画監（座長）】

いえ、違います。

【八雲町長】

我々もみるのか。

【北海道交通企画監（座長）】

それはこれからですね。お互いに出すということは間違いないです。

【八雲町長】

お互いに出すということは、町もみるということか。

【北海道交通企画監（座長）】

この仕組みで三セクを運営するということであれば、それ相応の応分の負担はいただくということになります。

【八雲町長】

北海道が半分出すのか。

【北海道交通企画監（座長）】

それは仮定の話なので

【八雲町長】

仮定をしなかったら、議論にならない、例えば、八雲町はお金もない小さい町だから、この第三セクターになったときに町としていくら金を出せば良いのか、初期投資に八雲町が1億出せば間に合うのか、3億なのか、これも全部仮定だ。それによって、第三セクターでやるとか、やらないとか、これではちょっと八雲町としては財政的に毎年このくらい支援するのは大変だということで、バス転換の方がいいとか、という判断の材料にするための資料ではないのか。仮定としてそういうのが出てこなかったら、議論にならないのではないかという気はする。

【北海道交通企画監（座長）】

町長おっしゃったとおりで、ただ、どのモードをどのようにやるのかを決めてからじゃないと、今のその負担の話にはまだならないので、まず、どういう方式にするかを議論したいんですね。

【八雲町長】

それはわかるんだけど、例えば、いさりび鉄道をやっているわけだから、初期投資についてはこんなふうにやりました、その流れでいくと、我々の負担はこのぐらいになるという、コンサルにかけた分厚いものをみたけれども、いろんなことを書いてあるが、自分が一番知りたいのは、我が町が初期投資にいくらお金を出さなければならないのか、さらにこの第三セクターで列車を動かしたときには、1年間にいくら赤字を補填して、さらに、20年後、30年後にはこのぐらいになるということがわかって、それは仮定してわかって、どうするかという判断を、私の町にすれば八雲に帰ってから議会だとか町民と説明しながら、どうしようかという判断をしていくってこの仮定のための資料ということ。仮定の中の資料だとしても、ある程度の仮定をしなければ、相談にはならないような気がする。だから、これからのスケジュールもあるけれども、そういうものがちゃんと出てくるのか、さっき本当は先にこれを説明してから、決算を承認するというのが普通ではないかと思っていたが、これをやりながら、次にまたコンサルにかかる必要も出てくる場面もあると思う。今のところ、バスの方も同じなのか。

【北海道交通企画監（座長）】

同じです。

【八雲町長】

だから単純に、バスとか初期投資にかかる費用はないものとして、補助金で出したと。ただ運行費用を、シミュレーションしたらこんだけ赤字出ますよ、ということか。

【北海道交通企画監（座長）】

そうですね。最初にまとめてやるか、年度に割るか、どっちかですよ。

【北斗市副市長】

ただいまの5ページの初期投資の部分ですが、そのうちのJR資産の譲渡、あくまでも収支予測上は、これは有償譲渡というところは理解するのですが、有償譲渡ってというのは、決め打ちなのかどうなのか、今の八雲町長さんのご質問にも関係するかと思うのですが、できれば限りなく無償譲渡に近いような、というのは限りなくですけれども、そういったことの協議が、JR北海道さんと、できるのかどうなのか、その点のお考えが1点。

次の6ページの②バス転換調査、それから、7ページの③三セク+バス転換、こういうようなところで、JR資産譲渡について、当然ですが、何ら触れられていません。しかしながら貨物が走るということからすると、鉄道としては残っていくわけですから、その②、③なりでもですね、下のケースになった際にJR資産の譲渡に関する取り扱いという考え方というのが、複数あり得ると思うのですが、この協議会の方にこういうようなケースというのか、取り扱いというのか、こういうのが考えられますということが、ご説明いただけるのかどうなのか、JR資産譲渡の関係の取り扱いについて、もうちょっと踏み込んでご説明いただければ、参考になると思うのですが。

【北海道交通企画監（座長）】

この委託調査の考え方は、あくまでも今、JRさんが持っている資産をそのまま譲渡、引き受けたという前提で、積算しているというものです。それで、実際は、いさりび鉄道でもありましたけれども、どの財産を引き継ぐのかというのは、取捨選択しなければいけませんので、これよりは少なくなるだろうというふうに推定はしています。帳簿価格について減額になるのかどうかという話は、JRが例えば無償で出したとすると、税金の問題が出てきて、無償というのはたぶんあり得ないと思うんですよ。有償というのは帳簿価格をどう売買するっていう話ですから、そこはJRと交渉しないとわかりませんので、少なくとも、財産の選択っていうのはあるという

ことでご理解いただきたいと思います。

【北斗市副市長】

最終的には鉄道運行に必要な資産を精査されるっていうのはわかります。ただその無償にすると、税金がかかるというお話ですけども。それはJR北海道さんに対して、ということですよ。

そのみをもって、無償譲渡にするっていう計算結果は出ないということにはならないのではないのかなと。あくまでも沿線、この鉄道をどうするのかという、議論をしているのでJRさんの立場を踏まえてですね、そういうケースは選択肢として、あり得ないということにならないような気がするのですが、いかがでしょうか。

【北海道交通企画監（座長）】

いさりび鉄道も、無償譲渡では確かなかったっていう記憶があったんですけども、その考え方は変わらないと思うんですね。少なくとも無償譲渡っていうのはないと思います。

【北斗市副市長】

はい。最後の確認ですけども、この函館・長万部間についても道南いさりび鉄道の例に準じた考え方がはめられていく、それがベースになって議論が進んでいくというただいまのご説明でよろしいでしょうか。

【北海道交通企画監（座長）】

それは基準となっていくと思います。

【八雲町長】

貨物についてお聞きします。貨物はこれから、もしもこの貨物列車が減った場合には、使用料が減る可能性があるのか。今、新聞報道等を見ると、新幹線貨物の試験をやるような話もあるので、もし貨物列車が減った場合には、収入、特にその収入の大部分は貨物の線路使用料で、それが少しでも減ったら、第三セクターの収支に大きく関わるので、その辺の可能性はないですか。この使用料っていうのは、これから20年、30年、これぐらいみれるということですか。

【北海道交通企画監（座長）】

これ一つの仮定の中で推定しているので、貨物については、我々も物流のセクションがありまして、そちらで別途検討して参りたいと考えておりますので、まずはこの協議会の場では、旅客として必要性がどうなのかっていうことをまず先行して検討いただければと考えております。

【八雲町長】

話はわかるんですけど。5ページの函館・長万部間で収入の48億8800万。年間の収入の線路使用料が40億ある。貨物列車走行による使用料がもし減ったら、ちょっとしたことで変わるので、収支を見るときには一番大変な部分だと思う。この貨物が必ずあるという考え方と、これは変化するぞ、というのは、この数字が、使用料の40億が、まあこれぐらいでいこうという数字なのか、実際はどうなのかというのは、わからないということなのか。

【北海道交通企画監（座長）】

今の貨物が維持されたと仮定した場合の推計なので、将来、なかなか物流の推計って難しいと思うんですけども。それは、物流の方で少し検討はしてもらいたいなと思っています。

【八雲町長】

今の貨物列車の本数が、通ってる以上これは大丈夫っていう理解なのか。これは、減便という

見込みはあるということか。

【北海道交通企画監（座長）】

それは物流の問題ですから、必ずしも何本走るって決められたものでありませんよね。

【八雲町長】

これが一番大きい。年間に2億、3億とか10億減る可能性というのも大きい。まあ、わかりました。

（４）今後の進め方等について

事務局から資料4について説明。

【森町長】

今回は初めての参加にはなるのですが、いろいろと資料を見させていただいておまして、今後のスケジュールということで、一応これ、現段階で案ということで、今ご質問の中にいろいろとあったと思うのですが、データはやはり、さらに精査で少なくなったり、需要予測の点でどんどん悪化も見込まれば、状況は悪くなっていくのかなと思っているんですけども、それにさらに、地域の課題を細かく洗い出して、その整合性をつけていくようなことになっていくと、とてもじゃないですけど、全然足りないような感じがしています。調整でどんどん増やしていかれるんだろうなと思ってるんですけども、先般、いさりび鉄道が5年前くらいで、結構準備が大変で、というお話も聞いていて、5年前という話では全然ないと思いますし、もっともっと前倒しとなると、この1年2年くらいで、ヨーイドンするくらいまで高めていかなければならないと思うんですね。そうなれば、今、出していただいた情報だけでもこれだけ意見出ますし、もっともっとやっぱり回数は増やして、具体的に進める場っていうのをやっぱり作っていただきたいなど。以前マスコミさんからのアンケートでも書かせてもらったんですけども、やっぱりそういう機会をちょっと増やして、検討する場を増やしていただきたいなと思ってます。やっぱり逐一のデータは新しくなるのであれば、そこはオープンにさせていただいて、国や道からの補助的なことも、方向性がはっきりするのであれば、ある程度明言はさせていただいていただかないと、やっぱりちょっと、なかなか案といいますか、そういったものも出づらくなるかなあと、思って聞いておりました。

【北海道交通企画監（座長）】

今、森町長から言われました幹事会については、目安ですので、これから皆さんから課題とか疑問点、様々なものを頂戴いたしまして、それをもとに議論を深めていくということになるかと思います。

ですから、必要があればもっと回数を増やすとか、必要に応じてブロック会議も開催する。そこは臨機応変にやっていかなければ、町長おっしゃるとおり、ゴールに間に合わなくなりますので、そこは難しい課題ではありますけども、一方で急がなければならないというのがありますので、そこは我々の方で調整させていただきたいと思います。

せっかくの機会なのでご発言なかった他の首長さんからも一言ずつお願いします。

【函館市副市長】

今回出していただいた調査結果ですね、八雲町さんからも色々意見出ましたけども、調査内容をもう少し精査していかないと、ちょっと見えない部分が多すぎるなと思っておりますので、市としても、もちろん精査させていただきますし、北海道さんにもぜひ鋭意努力して、皆さんに新しいデータなど、できるだけ出していただくことが大切かなと思っております。

それと函館市は、この並行在来線の分離同意の際に、北海道さん、そしてJ R北海道さんと、様々協議を重ねた上で、皆さんのご協力をいただくという上での同意をしておりますので、このところを大切にさせていただくということと、北海道、日本全国の食糧基地になっておりますので、全道的見地からどのように貨物について責任を持つのか、その姿勢をはっきり示していただくことによって、この協議会での沿線自治体の皆さんの公共の足を守るということ、それをつなげていくことが非常に大事なかなというふうに思っております。

道さんの強いリーダーシップのもとですね、私たちこの協議会において、自治体の皆さんに寄り添った、丁寧な議論を重ねていただきたいと思いますと思っております。よろしく願いいたします。

【七飯町長】

ちょっと私もわからないのですが、5ページの初期投資の内訳で、土地・建物等のJ Rからの有償譲渡というのがあります。そこに大規模補修とありますね。これは初期投資ということですから、例えば、大規模補修をするというのは、J Rが補修して、それでJ Rのこの資産譲渡の価格に入ってくるもので、そんな風な受け渡しをする時、そのようなケースで泣く泣くとんでもないダブルプレーみたいなのをしてる気がするんですけどね。そのようなことはないでしょうけど。

現況のJ Rの例えば構造物、陸橋は、建設省と運輸省の当時の協定に基づいて、道路管理者が出しているんですよ。ですから、今の補修なんかは町が補修費というのを出しているんですよ。だから、区間内をJ Rから引き継ぐ時って、そういう補修をきちんと終わったものでなければ引き継げないという、そういうものじゃないんですか。引き継いだ方がなんか馬鹿を見るみたいな、なんでコンクリートが崩れそうだっていうものを引き継いで、だから大規模補修で230億もかかるというのはおかしいのではないかな。ちゃんとしたもので引き継がなければならないと私は思うんですよ。この辺はね、ちょっと理解が足りない。

それと、もう少し説明してもらわないとちょっとわかりづらいのが、八雲町長が言っているとおり、それを30年間やるといくらいくら赤字になっていく、まず、第一の例としては、いさりび鉄道の負担割合みたいなものが出ているわけですから、この場合は、函館市と北斗市と木古内町で持っていますよね、それと北海道で持っているわけです。でもそれを、例えばこれがどういう計算になってくるかで額が変わるかもしれませんが、その30年間の赤字っていうものが、七飯町は何キロを持っているから、いくらかかってくると。そのうち北海道と自治体の割合っていうのは、いさりび鉄道の場合は80対20だったかな。だから、仮に町の割合が同じだとしていう仮定をしてもいいですから、30年間で七飯町はいくらかかってくんですよってものがなければ、お金だけの話だけで行ったら絶対バスになっちゃいますよ。何となくそこに恣意的なっていうか、もちろん北海道も赤字を持たなきゃいけないわけですから、それをいさりび鉄道を例にすると8割ですよ8割。ですから最も差のないっていうか、一番低いバス転換を促しているみたいな風に思えるんですよ。

だから、ちゃんとした数字を私は出してほしいと思う。そういう意味では、この5ページの大規模補修費は、なんで初期投資なのかという感じがする。それはもうきちんとしたものになって、第三セクターで引き継ぐのではないかな。そんなことをしても、最初に230億かかるのかということがちょっと私にはわからない。それを例えば次の9月のブロック会議の中で、きちんと説明していただけるのであれば、ここを説明していただきたいなと、これを見て、そんなことを感じました。

【鹿部町長】

ようやくですね、資料の方、調査結果の方ですね、お示しいただきました。持ち帰ってですね、今聞いている中でもですね、私で見てもあんまりあれなんですけど、色々地域に帰って地域の課題と、そして今の調査結果等についてもですね、あればまとめてお渡しして、なるべく、各町ですね、そういったものもまとめて、そして後ほど情報共有していただいでですね、幹事会なりブ

ロック会議の中できちっと決められる会議にして、また進めていただけたらなと思ってございます。どうぞよろしくをお願いします。

【八雲町長】

これからのスケジュールについて、最初から言っているとおり、私が知りたいのは、ある程度の仮定でいって、さっき中宮町長（七飯町長）さんもおっしゃっているとおり、我々の町として、この初期にいくらお金を払えばいいんだということと、30年間にいくらお金をつぎ込めばこの第三セクターでJRを維持できるかっていうことが一つと、これからバス転換に変わった時に、バス転換とJRとの複合もありましたけれども、さらに違う方法も何かないのかっていうことと、バスの方を見ても、例えば函館・北斗間というのは60人乗りのバスでもいいかもしれませんが、新函館北斗から長万部、八雲まではね、60人も乗るようなバスは必要ないんじゃないかとか、色んなことを思うんで。

やっぱり今度、これからのスケジュールの中で言うと、もう少し細かく、実情に合った、10年後に新幹線が開業した後のことだから、今想定していてもなかなか想定できないことも多いけれど、やはりある程度想定をして、これから人口が減っていくわけだから。その中で、これに決断するという際には、我々もしっかりと住民に説明できるようなですね、資料を揃えていただければと思いますので、それはこれからよろしくお願ひしたいと思います。

【長万部町副町長】

長万部が一番心配しているのは、これだけの長い路線で、誰がどうやって維持していくのかということとを心配しております。例えば、大雪が降りました、除雪車が何台必要だとか、除雪経費はどれくらいかかるのか。また大雨が降りました、護岸が崩れました、地震がありました、橋が落ちました、そういった場合に、第三セクターはどのぐらい負担しなければならないのかということとを次回でも構わないのでわかる範囲で教えていただければと思います。

【北海道交通企画監（座長）】

少なくとも今回の委託調査は、一定の前提のもとに調査していることは間違いありません。これから地域事情を加えたり、それから今お話があった色んな事例ごとに、なるべく説明できるように、もしくは、さらには交通事業者さんと、例えばバスであれば、しっかりルートがその線路沿いにあるかどうかということと、また別な話になってくると思いますので。そういった、皆様の意見にできるだけ沿った形で、経費を精査していきながら、いずれにしても、最終的にはこの会議での方向性を確認するということと、それから議会なり住民なりに説明しなければならないということがありますので、そういったものに耐えうるような資料作成に向けて、これから幹事会を積み上げながら、節目節目でブロック会議またこのメンバーで開催させていただいて、成案をまとめていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

まだ残り、お話が足りないという方がいらっしゃれば。よろしいでしょうか。

それでは、今後幹事会、頻繁に開催して、状況を確認し合いながら、今後の進め方を決めさせていただきたいと思いますので、まずは今年度、この委託調査資料を深掘りするということが今日は決定させていただくということで、今日は閉めたいと思います。

今後とも、この函館線の場合は、鉄道それからバスと貨物など、選択肢、課題がありますので、こういうものをできる限り、精査して参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。今日はお忙しい中、ありがとうございました。今後ともよろしくお願ひいたします。

4 閉 会