資料２－２

地域公共交通検討会議におけるこれまでの議論等

【第１回】日時：平成27年11月17日(火)14:30～16:35
場所：京王プラザホテル札幌 ３階 扇の間

【概要】
❶ 事務局から、会議の設置趣旨や北海道の交通の状況等を説明
❷ 交通事業者・団体の委員（ＪＲ北海道、北海道バス協会、北海道ハイヤー協会、札幌エアラインズアソシエーション）から、各交通機関の現状や課題について説明
❸ ❶❷を踏まえて、地域公共交通に関する課題等について意見交換

《《《《《《《 交通事業者・団体の委員からの説明概要 》》》》》》》

〔ＪＲ北海道〕
○ 鉄道運輸収入の減少や経営安定基金運用益の低下といった中で、人件費の削減に加え、修繕費を徐々に減少させる、また設備投資についても先送りして実施するなど、収支均衡を保つために大変厳しい経営を強いられたという状況。
○ 平成26年度からの「安全投資と修繕に関する５年間の計画」の実行等により、平成30年度には、400億円規模の営業損失と150億円規模の経常損失が見込まれ、さらに、平成31年度以降は国の追加支援措置がなくなることから、より一層の収支改善の取組が必要。
○ 平成26年度の線区別の状況として、全営業キロの３分の２が輸送密度2,000人未満という非常に厳しい線区を多く抱えている。
○ ローカル線で主力となっている「キハ４０系気動車」の一部は、老朽化により廃車せざるを得ない状況にあることから、普通列車の運転本数等について、平成28年３月に設定本数で15%の見直しを行う。
○ 高速・大量・定時運行といった鉄道特性が発揮できる分野で、鉄道を維持・発展させていく。その上で安全にも必要な資金をしっかりかけていく必要があり、今後、一部事業範囲の見直しなど抜本的な経営改善に取り組んでいかなくてはならない。

〔北海道バス協会〕
○ 乗合バスの輸送人員は、昭和42年度以降大きく減少を続けてきたが、平成15年度からは横ばいになりつつある。
　地域のバス路線のあり方について、利用者も一緒に考えながら、地域が計画を立て、それに基づく取組について、国や道が支援するという流れが、横ばいの状況につながっているものと考えている。
○ 乗合バス路線数が大きく増えている。要因としては、高速道路の延伸に伴って都市間高速バスが増加したことが挙げられる。

〔北海道ハイヤー協会〕
○ タクシーの輸送人員は減少傾向にあるが、ここ数年はほぼ横ばいの状況。
○ 全道で２９０社、約９０００両が営業。都市部では供給過剰である一方、過疎地では採算性の問題で事業者の経営が厳しい状況。
○ 政府の規制改革会議において議論されているライドシェアは、いわゆる白タク行為であり、安全性の担保に大きな問題があることから、業界として反対。

〔札幌エアラインズアソシエーション〕

○　2015年度上期の北海道発着路線の旅客数は、対前年120%台と需要は旺盛に推移。国際線が150%台で伸びており、全体を大きく押し上げている。

○　地域公共交通の課題を航空の面から挙げると４点。

①新千歳空港の深夜・早朝時間帯の発着枠拡大に対応した空港アクセスの整備

②外国航空会社の就航に対応するグランドハンドリング体制の強化

③道内地方空港における国際線関連機能、施設の充実・向上

④道内外の航空ネットワークの維持に向けた道内発旅行需要喚起

《《《《《《《《《《　意見交換における主な意見　》》》》》》》》》》

【鉄道に関する意見】

○　ＪＲ北海道の情報開示については、全路線の収支や過去との比較などの情報も出すべき。道民全体で問題意識を共有するには不十分。

○　鉄道路線の存廃は、鉄道事業者の経営状況の善し悪しと切り離して議論すべき問題。地域として鉄道路線の必要性を改めて整理するとともに、存続の方法等についても、併せて議論していくことが重要。

○　鉄道交通と道路交通を一体的に考えていくことが必要であり、ＪＲ北海道が路線を廃止するのであれば、代替バス路線を用意することが必要。

○　鉄道の存在、信頼感は地域にとって大きく、地域公共交通網を考える上では、鉄道輸送の安全かつ安定的な運行が不可欠。

【交通機関相互の連携・補完に関する意見】

○　交通機関間の競争から共存に向かって、形を考えていくことが重要であり、ネットワークとしてのつながりを重視すべき。

○　ネットワーク全体を考えると、競合と協調の両面があるが、相互に補完することでトータルで増客を図る可能性について議論していくことも重要。

○　道路やバス網、航空路線の整備が進められている中、様々な公共交通機関の分担のあり方、組み合わせを考えることも必要。

【地域公共交通のあり方に関する意見】

○　新幹線、LCC 、高速道路の整備といったプラスの影響をどう地域に及ぼしていくかという視点も必要。

○　今後、人口減少に伴い、公共交通機関の利用者が減少する中、いかに交流人口を拡大し、地域の公共交通機関をどのように使ってもらうかといった観点で議論していくことが必要。

○　持続可能な地域公共交通網の形成を図る上では、あれもこれもではなく、何を選択するかを、地域社会の負担のあり方と併せて考えることが必要。

○　医療圏や商業圏などから離れた地域では、（医療機関等が整備された）中心都市からの輸送手段の確保が大きな課題。

【第２回】日時：平成28年１月29日(金)14:45～16:50
場所：京王プラザホテル札幌　３階　雅の間

【概要】
❶　地方自治体の委員から、地域公共交通に関する取組や課題などについて説明
❷　ＪＲ北海道から、全線区の営業収支や極端に利用の少ない駅の利用状況、経過年数の進んだ土木構造物・建物の状況等に説明
❸　❶～❸を踏まえ、地域公共交通に関する課題等について意見交換
※意見交換の中で、北海道運輸局長から近年の地域公共交通に関する国の施策等について情報提供

《《《《《《《　地方自治体の委員からの説明概要　》》》》》》》

〔浜頓別町長　菅原委員〕
○　天北地域における生活交通確保の取組について説明。
・　平成元年にＪＲ天北線が廃止された後、バス事業者と沿線自治体とで協議会を設置し、170km にも及ぶ代替バスを運行してきたが、人口減少、少子高齢化により利用者が当初の半分以下まで減少。
・　この路線を将来にわたり維持していくため、同協議会において、平成27年３月「天北地域生活交通ネットワーク維持計画」を策定。移動ニーズの調査結果を踏まえ、域内の移動は路線バスを運行し、域外（音威子府駅）でのＪＲへの接続には、予約制の乗合タクシーを運行する計画。
・　平成28年10月にバス路線の再編をスタートさせる予定であるが、今後、自治体負担が増加していくことが見込まれており、将来にわたって維持していくことは難しい状況。

〔今金町長　外崎委員〕
○　今金町内デマンドバスの概要等について説明。
・　今金町も瀬棚線の廃止後、代替バスの運行に切り替えたが、乗車率が非常に低くなっており、その存続が沿線町にとって大きな課題となっている。
・　町内での移動については、その幹線となるバスの利用に影響を与えない形で、スクールバス、福祉バス、患者送迎バスといった地域の交通体系をトータルで見直すことを検討。
・　具体には、町内を12程度の地域に区分し、平成24年度から、デマンドバスの運行に向けた調査・実証運行を実施。その結果を踏まえ、平成26年度からは順次本格運行に移行。
・　予約人数に応じた柔軟な車両運用や利用者の目的・年齢不問、高齢者への半額パスの発行など、利便性向上や利用促進の取組を展開した結果、利用状況が高まり、良い状況になってきているが、今後、町内でこの取組をどこまで拡げられるかが課題。

〔大空町長　山下委員〕
○　大空町における地域交通確保に係る取組について概要を説明。
・　大空町では、高齢者の移動手段を確保するため、福祉・外出支援タクシー券の

交付を行うとともに、スクールバスに一般の方々の混乗も可能としながら、地域交通を確保している。

・　また、町内を運行する生活路線バスへの補助のほか、図書館を駅舎と併設し、駅そのものの魅力アップにも取り組んでいるが、人口減少の中で利用者数は減少。

・　一方、女満別空港は、機材の小型化や減便により利用者数が減少。ここ数年は観光事業の持ち直しで少しずつ増加してきているが、航空路線はもちろんのこと、地域の二次交通も含め交通網の構築が課題。

・　高齢社会を支える利便性の高いタクシーの活用、暮らしを支えるとともに観光面でのバスの活用といったことなどが将来の課題であると考えている。

〔帯広市長　米沢委員〕※委員欠席のため事務局が紹介

○　帯広市における多様な主体の連携による地域交通確保に向けた取組について概要を説明。

・　帯広市では路線バスの利用者が減少する中、平成14年度以降、新しい交通システムの需要調査、乗合タクシーの実証運行、バス路線の再編の検討などの取組を進めてきたところであり、平成20年には「帯広市地域公共交通総合連携計画」を策定し、新規路線の実証運行やバスマップの作成など利用促進に向けた様々な取組を実施。

・　また、バス事業者においても住民への個別訪問による情報収集、目的地別の路線図の作成など積極的な取組を展開してきたところであり、こうした取組の結果、減少が続いてきたバス利用者が平成21年には増加に転じた。

・　現在、地域公共交通網形成計画の策定を進めており、①効率的な路線の再編、②ニーズに対応したダイヤの改正、③情報提供の充実の３点を取組の方向として整理し、平成28年度の計画策定に向け検討を進めている。

《《《《《《《　ＪＲ北海道からの説明概要　》》》》》》》

○　線区別の収支状況について説明。

・　今回提示した線区別の収支状況については、前回含めていなかった本社や支社などの管理費について、一定の考えに基づき全線区に配分している。

・　札幌圏においても、管理費を含めると26億円以上の赤字である。

・　輸送密度500人未満の所で約100億円、500人～2,000人未満の所で100億円で、これらを合わせると鉄道事業全体の400億円の赤字の半分がこれらから発生。

○　極端に利用の少ない駅について説明。

・　資料で、１日平均の乗車人員が１名以下は赤、10名以下が緑で示している。利用少ない線区に多く赤、緑が分布している。

・　当社の453駅中、約３割が１日10名以下しか利用がない極端に利用の少ない駅だが、これらについても定期的に巡回、施設の維持管理を行っており、さらに今後は、老朽化に伴い、ホームや駅舎の抜本的修繕、建て直しなどが必要になるといったことも考えられる。

○　経過年数の進んだ土木構造物・建物の状況について説明。

・　当社では、昨年３月に安全投資と修繕に関する５年間の計画を策定し、優先度の高い施策を中心に推進しているが、それとは別に土木構造物や建物等の改修・更新や耐震補強に関しては、中長期的に取り組む抜本的な対策として、今後対応を検討していくこととしている。

・　橋りょうについては、全体の半数以上が経年50年を超え、１割が100年を超えている。トンネルも同様であり、全体の３分の１が経年50年を超え、21トンネル

は100年を超える。

・　また、高架橋の耐震補強に取り組んでいく必要があり、建物についても老朽対策に加えて耐震補強も実施することを考えると、多額の工事費を要する。

・　各線区の収支状況が大変厳しい状況に加え、土木構造物等の老朽により、今後大規模な更新投資が必要となる。

《《《《《《《　意見交換における主な意見　》》》》》》》

【鉄道に関する意見】

○　ＪＲ北海道が厳しい状況にあるということをそれぞれの地域が理解し、持続的な交通体系をどうするかという議論につなげていくべき。直ちに廃止協議につなげていくのは非生産的。

○　ＪＲ北海道は、鉄道事業の赤字を経営安定基金の運用益などで埋めていこうという枠組みでスタートした会社であるが、金利の低下により、国鉄民営化時に国が示した枠組みが機能していない。そういう厳しい状況を理解した上で、道民としては、ＪＲ北海道を支えていかなければならないという確認が必要。

○　国鉄改革の趣旨は、ＪＲ各社の経営の自主性の確保と責任の明確化により、経営の健全化、効率化を目指したもの。金利の低下は外的要因であり、ＪＲ北海道の経営努力により克服すべきである。

○　ＪＲ北海道の赤字をどう補うかを考えると、線区を削るという方法や、利用者をどう増やすかという方法もある。また、政策支援がこれで良いのか、もう少し見直す必要があるのかといった議論が必要。

○　交流人口拡大の受け皿として、鉄道を使って道内を広くゆっくりと周遊する観光列車の運行に向けた取組などについても、将来的な構想として考えていくべき。

【地域公共交通のあり方に関する意見】

○　飛行機からタクシーまで含めた道内の交通ネットワークについて、距離と時間と料金を勘案して、どういう形態が望ましいのか、ＪＲの役割をどこに特化させるのかなど、全体の役割分担の見定めが必要。

○　地域においては、交通事業者間の連携強化によるアクセスの向上に加え、交通事業者と行政が連携し、公共交通の利便性向上に向けて取り組むことが必要。

○　道内各地域に将来のまちのビジョンがあり、そのために公共交通をどうしていくかを検討していくべき。

【地域公共交通検討会議の今後の議論の進め方に関する意見】

○　ＪＲ北海道の経営は大変厳しいので、利用が少ない鉄道の線区をどうするかを個別に議論することが必要。具体的に議論する場を、振興局が主導して設置すべき。

○　単に個別の地域で生活路線の話をするのではなく、インバウンドを取り入れて交流人口を増やして路線を維持するなど、道内全体の交通体系の戦略について、この検討会議で議論すべき。

○　地域での議論だけでは、北海道全体のネットワークを見渡した議論ができない。この検討会議では、地域の生活交通だけではなく、都市間交通や観光、物流といった観点からも、議論していくことが必要。