

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第6回後志ブロック会議
議事録

日時：令和元年7月22日（月）10：00～11：30
場所：後志総合振興局 3階1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。定刻となりましたので、ただいまより「北海道新幹線並行在来線対策協議会第6回後志ブロック会議」を開催させていただきます。

開会に当たりまして、北海道交通企画監の黒田よりご挨拶申し上げます。

【北海道交通企画監】

- 本日は「北海道新幹線並行在来線対策協議会 第6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心から御礼申し上げます。

また、JR北海道の綿貫常務にお越しいただきましたこと、改めて感謝申し上げます。

- 北海道新幹線につきましても、新青森・新函館北斗間の開業がされてから3年間が経過しており、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あります。

私ども、新幹線の開業効果を最大限波及させるためには、一日でも早い札幌までの開業が必要であると考えています。様々な機会をとらえて、国に対して早い札幌開業について、要請申し上げて参りたいと考えています。

- 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幹事会において皆様とは情報共有、意見交換をさせていただいてきたところであります。

一方で、沿線地域においてはこれまで首長の皆様からご指摘いただいていたとおり、様々な状況が変わってきています。新幹線工事が本格的にスタートしてきていることもございます。また、インバウンドも非常に増加しており、後志地域全体の知名度が世界的に上がってきている。そういった中で観光客をどうやって地元で受け入れていくか、それを考える要素として交通体系の整理というのは重要な課題であると思います。

そのような地域の状況を踏まえて、この地域の交通体系のあり方を早急に検討していく必要があると認識しています。つきましては先日の道議会でも鈴木知事からの意見として、正式に表明させていただき、今後、皆様方と検討を加速させていただくとしたところであります。

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する。そして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長万部・小樽間の線区の情報等についてご説明いただけるということでございます。今後の検討に必要な情報について共有しながら、併せてスピード感をもって、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っております。

- 本日は活発なご意見、ご議論を期待して簡単でございますが、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してまいりますので、よろしくお願いいたします。
- まず、議題の(1)「JR北海道グループの長期経営ビジョンについて」、(2)「函館線 長万部・小樽間の状況について」、一括してJR北海道常務取締役の綿貫様からご説明をいただき、その後、質疑応答を行いたいと思います。
綿貫常務様、よろしくお願いいたします。

【JR北海道】

- JR北海道の綿貫です、どうぞよろしくお願いいたします。
日頃より沿線の皆様には大変お世話になっていることを改めて御礼を申し上げます。
今日は貴重なお時間をいただきまして、当社の長期の経営ビジョン、それから小樽・長万部間の現在の状況について説明をさせていただく機会をいただきましたので、早速ですが説明に入らせていただきます。よろしくお願いいたします。
- 最初に当社の長期経営ビジョンであります。15分位でということなので、要約版にさせていただいていることをご了承いただきたいと思います。
- 1ページ開いていただいて、最初に当社の経営構造、ご承知の事とは思いますが、この表から説明させていただきます。

国鉄の分割民営化に当たって、北海道の鉄道事業の経営は大変厳しいということで、営業損失を経営安定基金というものを設置して、その運用益で穴埋めして経営が成り立つという仕組みが構築されていたと聞いております。昭和63年、ここにあるとおり収入から費用を差し引いた営業損失が約533億円。それを6,822億円の経営安定基金で埋めていくということでございます。当時7.3%という運用で計画されておりました。これは長期国債の利率、過去10年平均が7.3%だったということでこういう仕組みとなっております。その後ご承知のとおり人口減少、それから高速道路網の進展等があり、当社も高速化事業に取り組んだのですが、残念ながら営業収益は減少傾向ということで、昭和62年は高規格道路162キロが平成の31年末では1,165キロということで約7倍まで高速道路も進展しました。

また経営安定基金に関しましても、バブル崩壊後超低金利時代の長期化ということで、運用益も当時の半分になったところがございます。

株式会社として、赤字経営は避けなければならないということで、早期退職制度の導入、あるいは業務の効率化により、昭和62年に約13,000人社員がいたのですが、現在6,600人と減少しているところであります。

その中で、当社の反省として、国鉄時代に整備した設備の老朽化について、本来は設備投資

あるいは修繕費、これをしっかり増やさなければならないところ、これを削って収支を賄ったということで、これを反省しているところでございます。

こういった問題から安全問題、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でございます。事業改善命令も受けまして、安全再生に舵を切るということで、もう絶対に守るべき安全基準を絶対に維持するというところで今経営をしているところでございます。

現状の基金の運用益の中で経営を維持していくということでは、必要な投資と修繕費を国からの支援、これもいただき増やしました。結果、残念ながら毎年約200億円規模の経常赤字がこれからも続いていくということで、この赤字を将来どうしていくか、当社の経営構造を変えていく必要があるということで、2016年11月に維持困難線区を公表させていただいたところで

- 次に飛んで、これが2016年11月に公表させていただいた、手元の地図で言いますと赤と茶色の赤・茶線区と言われるのがいわゆる輸送密度200人以下、片道100名以下の線区でございます。この5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ができると考えまして、当社としましてはバスへの転換を地元へお願いしているところでございます。

黄色線区については輸送密度が200人以上2,000人未満という8線区、この線区について、当社としても個々は鉄道として残したいのですが、当社単独では難しいということで、地域も含めて鉄道を維持していくための仕組みの構築が必要ということとを相談させていただいているところです。

- その次、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というのを国から頂戴しました。ここでは国鉄改革の趣旨に則り徹底したJR北海道の経営努力により収支を改善し、北海道新幹線の札幌延伸時に効果が発現する令和13年度に経営自立することを命ずるということでございます。

これを受けまして、当社として長期ビジョンそれから中期経営計画を策定してまいりました。この長期ビジョンにつきましては2031年を経営自立のゴールとして掲げまして、三つの戦略でグループ一丸となって経営の方向性を定めたものとなっております。ただ13年後については不確定要素も多く、各年度の数値計画は定めていません。その代わり中期計画の中で、各年度の具体的な施策、あるいは数値目標を掲げまして、それをPDCAの実施により必要な施策の追加修正を行って、長期ビジョンを可能なものしていくというところを今取組始めたというところでございます。

- 経営自立の考え方というところでございます。2018年度の当社単体の最終損益としましては約220億円の赤字ということでございます。それから下の赤の点線で囲んでいるところですが、これは何もしなければ2031年度までに残念ながら減収要素として210億円ほど見込まざるを得ないと考えているところでございます。

一つは傾向減と書いていますが、人口減少や高速道路網の更なる進展という計画もありますので、何もしなければ、残念ながら鉄道の収入は減収になるだろう、また新幹線も今まだ作ったばかりですが、この関連設備も経年に伴い修繕費が増えていくと、また、超低金利下における経営安定基金の運用基金の減というところでは、ちょうどリーマンショックの時に良い利回

りの債券が発売になってそれをかなり買っていたのですが、これが今後、今年度約 500 億円満期で償還されていきます。これをさらに再投資するということになると、今の金利情勢下ではかなり厳しい運用になると、これが今後続くということで、基金運用益の減も見込まざるを得ないというところがございます。

あと物価高騰等と書いていますが、これは人手不足といったところを背景とした労務費が上昇していくなかで、業務委託費というのも必然的に増える、資材高騰による費用の増も今後 13 年を見込んだ中ではある程度見込まざるを得ないという中身でございます。

それらを当社の自助努力も含めて、約 190 億円の収支改善を図っていくということ、自助努力に関しては増収収入を上げること、それから経費を削減することその内容については後ほど説明させていただきます。

それから収支の改善というところは、年度を切っておりませんが、先ほどの赤・茶線区に関してはバスへの転換をお願いさせていただきまして、さらに先般発表させていただきました運賃改訂により収支改善を行っていくということでございます。

その上の緑のところ、ここは当社だけでは解決が困難な課題ということで今後、国、沿線自治体の関係者との協議の上、進めていかなければならないところでもあります。※印の下のところにあります、一つは貨物列車との共用走行問題解決による北海道新幹線の高速化、二つ目が青函トンネルの維持管理に関わる問題の解消、そして三つ目が黄色線区を維持するための仕組みの構築と、こういったもので収支を改善し、それに点線から右側のグループ会社これの連結での利益を足し込んでなんとか経営自立を果たしていきたいというのが自立の考え方であり、ます。

次のページが、まずはグループ挙げて徹底的にやり遂げる収支改善ということで、約 200 億円規模の収支改善をしていくということ。収入増に関しては鉄道事業でここに書いているような項目で約 80 億円稼いでいきたい。それから開発事業では大きくは新幹線札幌開業時までに開発する札幌駅前の新タワービルの収益が大きくなりますが、全体では約 50 億円全体の増収で約 130 億円上げていきたい。それに、下の方がコスト削減ということで、資材調達のコストあるいは更新費の低減等々業務の更なる効率化、これはきちんとやっていかなければならないということ、こういったことも合わせて約 70 億円のコスト削減を新幹線開業までに徹底的にやり遂げていきたいということでございます。

- そして、長期ビジョン、全体像として当社としてどういった姿になっていきたいかというところで二つ掲げさせていただいております。

一つは『鉄道の活性化とまちづくりにより、「住んでよし、訪れてよし、北海道」を実現する企業グループ』というところ。ここは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というところ。加えて鉄道事業だけではなく、観光、開発関連事業にもしっかり取り組むということでございます。

二つ目の「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」というところ。ここ数年地域との信頼を問われた数年だったと実感しています。しっかりこの信頼を取り戻していきたいということです。残念ながら社員の若年退職というのも昨年度は 141 人、入社 10 年目までで辞める方が 141 人いたということであります。会社が今厳しいのは分か

るが将来をしっかりと示して欲しい、そういったことでこの長期ビジョンの策定にも取り組んだということでございます。

こういった会社になるために四つの基盤、安全を第一に挙げた四つの基盤、これらを整備してその上で三つの戦略でもってこの「ありたい姿」を実現していきたいということであり、この三つの戦略について、次から説明させていただきたいと思っております。

まず一つが「開発・関連事業の拡大による事業構造の変革」ということです。これは現状左下にあるとおりの開発・関連事業の売り上げ約 800 億円、利益で 100 億円ベースですが、これを札幌開業までにそれぞれ 1.5 倍を目指していくというところでございます。

具体的には右下に「新幹線口の再開発」と書いてありますが、ここはもちろん札幌市さんの土地もありますので、札幌市と一緒にしまして、まちづくりに貢献して収益の拡大を図ってきたいということ、これが一番大きなところであります。

また左上のところには「ホテル事業の拡大」というところでこれはビジネスタイプの J R インというホテルを展開しておりますが、これを全道に多棟化していく、そういったものを目指しております。

それから三つ目が「生活関連事業の展開」というところ。現在北海道キオスクも一部セブンイレブン化を進めております、これをさらに進めていって収益の拡大を図っていくといったことが中心になっていきます。

そして四番目が「不動産事業の拡大」というところで、現在苗穂地区、以前私どもの社員研修センターがあったところ、これを移転しまして、駅も新しくして、そこの周辺開発として、一体となってマンション事業の開発、ここは当社も参画しているところであります。それらのノウハウもしっかり得ながら不動産事業の拡大にも取り組んでいきたいということでございます。

もう一つは「輸送サービスの変革」ということがなんと言っても北海道新幹線というところで札幌・東京最速 4 時間半への挑戦、そして実現していきたいということでございます。それには私どもだけでは解決できない問題、青函共用走行問題の抜本的解決もありますが、一部 320 キロの高速化への挑戦ということで先日道内新函館北斗から札幌までの 320 キロ化の発表もさせていただきましたが、そういったところをしっかりと実現していくということでございます。

こういった中で、右上にあるとおりの札幌・新函館北斗はこれらによりまして 1 時間を切るような時間、それから倶知安・ニセコ地区には 30 分、札幌からということでございますが、これらが観光により大きなインパクトを与えるだろうと。移動範囲が広がるということもそうですが、札幌圏からこちらの倶知安・ニセコ地区あるいは長万部地区への行動範囲が広がっていく、こういったものをしっかりと収入に結びつけていきたいと考えております。

もう一つ「輸送サービスの変革」の中では空港アクセスがあります。2020 年度には、道さんの試算でも 500 万人、それから 2030 年には政府目標から試算するとだいたい北海道にも 750 万人くらいといった数字になろうかと当社が試算想定をしています。そうした中で 2020 年度のダイヤ改正では快速エアポート、今現在 15 分に 1 本の 1 時間 4 本ですが、それを 12 分に 1 本の 1 時間 5 本化、これを考えております。さらには現在の車両 721 系という車両を 733 系というロングシートの車両、中敷戸のないロングシート化にすることによって定員も拡大していくことで輸送力を増加していきたいと考えております。空港の発着枠の拡大の発表もありましたが

そういったところにもしっかり対応していくということでございます。

それから、「鉄道オペレーションの変革」というところでは、自動車の自動運転、あるいはAI技術の進展、実用化がなされております。ICT等の技術を積極的に鉄道としても導入して、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いうこと。

また、人口減少の社会の進展も想定しまして、効率的で働きやすい作業環境を作り上げていきたいと考えております。そういった面で鉄道オペレーションの変革、今すぐではなくとも、長期を睨んで取り組んでいくというところでございます。

以上が三つの戦略でもって長期ビジョン、これを実現していきたいというところでございます。

- また同時に発表した中期計画の中でのポイントがございしますが、一つは、運賃改定のお願いをさせていただきました。当社平成8年の1月に運賃改定を実施して以降、消費税改定を除いては20数年にわたりまして、運賃を維持してきました。ただ、今後とも鉄道競争力を維持するための輸送サービスの向上を行っていく、それから、黄色線区の維持のために当社は最大限の自助努力を前提に、お客様にも費用の一部についてご負担をお願いしたいという考えでございます。この消費税改定に合わせて実施ということで、約40億円規模を想定しております。

基本的には近距離の区間の運賃は、こちらに示すとおり、地下鉄、バスと比べて低額であるので、今回他の交通機関の運賃を考慮しながら同程度に引き上げさせていただきたい。ただし、定期については基本運賃を上げるため、結果的には上がりますので、だいたい通勤で50%、通学で75%割り引いておりまして、割引率は維持するというところでございます。そういった考えの運賃改定でございます。

それから赤茶線区について既に石勝線、夕張支線についてはバス転換をして参りました。

また、札沼線については5月7日に医療大学から新十津川間のバス転換が決まっており、今進めているところでございます。日高線、その他留萌線、根室線についても、地元としっかり協議をしながら行っていきたいと考えております。

そして最後に黄色線区につきましては、地元とどういった利用促進、経費の削減ができるのかというところで、アクションプランを沿線の皆様と一緒に作成をしました。これをしっかり回していき、維持、支援することによって、次の計画あるいは法改正につなげていきたいというところで地元と一緒に頑張って取り組んでいるというところです。

以上が雑駁ではありましたが、長期ビジョンの考え方でございます。

- それから長万部・小樽間の現状についてというところでお話させていただきます。

最初に、輸送密度の推移ということで、この輸送密度はご利用されるお客様の1日1キロメートル当たりの平均人数の推移ということでございます。ご覧のとおり、平成29年の輸送密度については652人ということで、直近10年間は概ね600人台で推移しております。右の方にあります会社発足時の昭和62年が2,641人ですので、そこから比較しますと、29年度までで約4分の1に残念ながらなったというところでございます。

次が、定期列車本数の推移ということで、こちら1日当たりの旅客定期列車の本数でございます。左側のところにそれぞれ区間ごとの本数、全部合計では昭和62年で82本ございました。これが平成29年では81本とほぼ横ばいの状況で本数を維持して参りました。ただ、中身的に

は倶知安・余市間、余市・小樽間は上の紫と緑のところ、ここはご利用人数を勘案して本数が増えています。蘭越・倶知安間、長万部・蘭越間は若干減となっているところでございます。大きくは平成 28 年 3 月のダイヤ改正時に気動車の老朽劣化に伴う減便を全道的に行わせていただいて、当時普通列車で 79 本を削減したところに入っているところでございます。

次が駅別の乗車人員ということでございます。特定日調査に基づく当社での調査でございます。この区間の有人、駅員のいる駅は 4 駅、長万部、倶知安、余市、小樽となっております。1 日平均ご利用が 10 人以下の駅というのが緑で書いている 4 駅でございます。それから 100 人以上の駅というのが 6 駅ほどありまして、長万部、ニセコ、倶知安、仁木、余市、小樽といったところが区間での乗車人員でございます。

次の資料では列車ごとの数字、枚数がかかなり多くなりますが、実際の列車ごとについております。その見方として、例えば 2929D 上から 5 段目にあります長万部から小樽までの列車。これを区間的に長万部から蘭越までの最大の乗車人員、ここでいきますと目名から蘭越までの間で 19 人乗っていますから、19 人と書いているということでございます。蘭越・倶知安間ではニセコ・倶知安間で最大 135 名が利用していたということで、135 と区間では書いている、そういう見方でございます。資料が多いので、後ほど、それぞれ列車ごとに表していますので参考にさせていただければと思います。

それから 9 ページには駅間別の乗車人員を書いております。1 日当たりのお客様のそれぞれの駅間ごとの人員というところでございます。これでいきますと、ニセコそれから倶知安、余市あたりで大きく変化があるというところでございます。

それから駅間の通過人員ということで、切符の発売状況に基づきまして、定期と一般、定期外に分けているというところでございます。これでいきますと、段差のところはほぼ先ほどと一緒にのですが、定期について、上が定期になっていますが、大体半々くらいであります、定期外の方も観光を含めて余市・小樽、あるいは倶知安・余市間では定期外の方も多くなっているというところでございます。

それから次に、定期券、その中での定期券の月別の発売枚数ということで見方をここに書いておりますが、上段の編みかけているのが通学定期で、下段が通勤定期ということで、1 ヶ月当たりの各駅相互間の通勤通学定期の発売枚数、1 ヶ月は 1 枚、3 ヶ月は 3 枚、6 ヶ月は 6 枚として集計しております。そういった中で書いているところでございます。後ほど、これもそれぞれの皆様方の町のところをご覧になっていただければと思います。

- そして全体のこの線の長万部・小樽間の収支状況というところでございます。29 年度収入が約 4.5 億円であるのに対しまして、費用が 28.6 億円。損益が約 24 億円の赤字となっているというところであります。

費用の内訳をそれぞれのところに色をつけておりますが、緑が施設の管理、維持修繕にかかる費用。赤が車両の維持修繕に係る費用、青が輸送に直接必要な費用ということで、動力費とか乗務員の人件費というところが直接的にかかるものでございます。

その次が管内の土木構造物についてですが、黄色線区のところもそれぞれ公表させていただいていますが、それぞれの管内でどのような構造物が有り、これが今後 20 年でどのくらいの修繕が必要なのかということを表すのに出しております。

橋りょうが 122 箇所、トンネルが 15 箇所あります。100 年以上経っているものもありまして、これからも日々の点検修繕を行っております。そういった中で大きな改修、修繕も必要となってくるというところがございます。次のページから、例えば鉄橋の腐食しているところは、このままで放置すると寿命が短くなりますので、定期的に塗装を塗り替え、そういったものを行わなければならないため、その修繕のお金がかかる。それから次、例えばその下では橋脚の洗掘対策ということで、台風とか増水時に川底が削られて、安定性が損なわれるということで、この根固めもしていかなければならない。

次の次のページ、この地区ではトンネルの中でレンガブロック積みのかかなり古いトンネルがありまして、このレンガブロック積みのトンネルはこのブロック本体及びブロック同士をつなげる材料の劣化が進んでいるというところがありまして、これに関しての修繕対策費が結構かかるということがございます。それを表にしたのが、この 20 年間ではおよそ 64 億円、年にすると 3 億ちょっとかかるというのが試算しているところでもあります。

また車両についても、今は、キハ 40 系が走っておりますが、導入から 30 年経っている車両もかなり多くありますので、それらについて老朽更新をしていくというところが、この線区ではこれからかかってくるというところがございます。

以上、若干時間をオーバーしましたが、線区の状況と併せて説明させていただきました。

【北海道交通企画監】

- ただ今、ご説明いただきました内容につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、ご発言をお願いいたします。

【倶知安町長】

- 資料 2、9 ページの駅間別乗車人員について、「特定日調査（平日）に基づく」ということで数字ありますけれど、この特定日というのはいつでしょうか。

【JR北海道】

- 11 月でございます。11 月は全道的にイベントが少なく、駅間乗車人員はイベント開催によって大きく変わりますので、この時期、なるべく変動が少ないところで、平日の平均的な状況がわかる日で調査をしています。

【倶知安町長】

- 倶知安町駅の利用者は冬の間、夏場に比べて格段と増えていると思うのですが、それは 1 日平均の方で見るということでよろしいでしょうか。

【JR北海道】

- そうですね。それにつきましては、10 ページの 1 日平均で 1 年間の動きを定期券及び一般の切符の発売状況で表しています。

【黒松内町長】

- 長万部・小樽間の構造物について、今後 20 年間の改修費用の話がありましたが、経営分離まであと 10 年ありますが、JRの方で残り 10 年間で、何か改修していく予定があるのかなのか、それからまた、10 年後はこの数字がどうなっているのか、はっきりわからないがその辺の説明をお願いします。

【JR北海道】

- 構造物については、日々の点検の中で大きな支障が出るということは随時改修、修繕させていただきます。現在もやっていますがそういう計画でございませぬ。劣化の進み具合でこれから計画を立てていきますが、いつこれを掛け替えるかというのは今現在持っていません。日々の検査、定期の大規模な検査の方でこれから計画を立てていくというところでありませぬ。ただ車両についてはもう既に 30 年ぐらい経っているものがありますので、この車両についてはこの中期の中である程度更新をする必要があると考えているところでありませぬ。

【倶知安町長】

- 現在この区間は貨物が走っておりませぬが、仮にここに貨物が走るということになると、今のこういった土木構造物だとかそういったものが耐えられるのか、耐えられないのかということも参考までにお聞きしたい。
例えばトンネルや今の鉄路が、貨物が走るのに耐えうる施設になっているのか、それとも無理だと割り切ってこれから考えればいいのかということでありませぬ。

【JR北海道】

- すみませぬ。ここの線区を貨物列車が走る免許を、貨物会社さんも取っていないので、今は詳細な検討はしていないというのが現状でありませぬ。仮に貨物が走るとすると、一部改修が必要になってくるのではないかとということと、あとは貨物が走るということだけで劣化は進むだろうというところはあると思ひませぬ。

【余市町長】

- 1 日あたりの駅利用者数について、何名くらいを目処に黒字と見込んでいるのかお聞かせいただきたい。

【JR北海道】

- すみませぬ、その線区全体について 1 日何名で黒字になるのかというのは、数字は持っていません。それは他の線区も同様に持っていませんが、私どもとしては、その線区での輸送密度 2,000 人以上、ここも収支的には赤字なのですが、2,000 人以上がやはり鉄道の特性が発揮できるような線区であろうと考えています。

【余市町長】

- 2,000人以上ということですね、わかりました。

【仁木町長】

- 今回示されたプランの中で、今後増収する手法として、観光の方に力を注ぐということで見えてくるのですが、もちろんそういった部分で収益をあげるということは重要であります、今後観光がどこまで維持できるのかと将来的なことを考えたときに、観光がもし仮に停滞した場合に、JRに相当な損益が生じる可能性が当然出てくるわけです。なので、いろんな可能性で今後選択肢を広げていただきたいというのが私の率直な希望であります。

もしバス転換にするとしたとしても、JRバスの方でもう少し観光や地域住民の人達が利用しやすいようにしていくということであれば、色々なところで補うことできるのではないかなと思っています。

今後、会議を設置して進めるということでもありますから、いろんな可能性に着目して取り組んでいただければという思いです、以上です。

【JR北海道】

- ご指摘ありがとうございます。おっしゃるとおり観光はいわゆる平和産業でもありますので、いろんな要素で上下する場合があります。開発関連も一部観光にも連動する部分ありますので、そういったところも鉄道を支える仕組みというのもしっかり力を入れていきたいと思っています。

【余市町長】

- 今の質問に関連して、多様な経営形態の話で一点、提案というか提言をさせていただきたい。余市駅、小樽駅以降はSuicaなどが対応していませんので、非常に不便であるという声を聞くわけです。それに関しては、改修にいくらかかるという話は聞いておりますので、私からどうこうコメントする立場にありませんけれども、今後の長期ビジョンを見据えて、1.5倍に売り上げを伸ばしていく、その中で輸送に加えて小売りが大きな役割を示している。現在、これからの将来的な流れを見ると、実際の現金を使わない社会が到来するというのは目に見えているわけでありませぬ。

もちろんJRというのは運送に加えて巨大な電子マネーインフラをもっているわけでありませぬ。しかしながらそのメリットを全然生かし切れていないというのが私の率直な意見であります。これから収益拡大、事業構造を変化するにあたっては、もちろん余市の状況は電子マネーが使えないということではありますが、それを置いても、もう流れが電子マネーになっておりますので、そのインフラを生かさない手はないわけです。

具体的には、カード決済の端末を、新規投資になりますけれど、大規模に配る。そしてもう社会インフラをすべて整備してしまう。それによってJRの収入として取得できるというわけですね、これも体質改善の一つになると考えているわけです。今モバイル決済で、QRをわざわざ表示をして精算するという形になってはいますがそんな手間をかけるよりはカードでピッと

やったほうが楽なわけなので、なんでそれをやらないのかなという。

まあ一つの提案として、輸送とは関係ないですけど、経営戦略会議で取り上げるべき事項ではないかなということであえて提案させていただきました。

【JR北海道】

- ご指摘ありがとうございます。今後、やっぱりインフラもまだまだ、価格も下がっていくのであろうと思いますし、いろいろ勉強したいと思います。

【北海道交通企画監】

- 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 今後の進め方について」をご覧ください。当面の進め方についてでございます。現状にありますように、札幌開業までの間、沿線を取り巻く様々なことに関して、検討する時間をしっかりと確保するとの考えのもと、速やかに具体的な検討をスタートさせたいと考えております。

真ん中の黒い囲みのところでございますが、具体的な進め方といたしまして、お盆明け、8月下旬頃を目途に、事務担当者クラスの勉強会方式によります地区検討会を立ち上げて、10月くらいまでかけて具体的な議論を進めてまいりたいという考えでございます。検討の方法といたしましては、公共交通の生活利用だとか、観光利用などの地域の実態や、生活圏のまとまり等を考えて、3～5個くらいの市町の単位でできる限り具体的な検討・議論、認識の共有・確認をあらためて行ってまいりたいと考えてございます。

検討の内容といたしましては、地域課題の整理はもとより、JRさんからいただいた資料情報などを参考にしながら、公共交通の利用の状況などを確認し、検討の方向性、地域としての選択肢の整理などを含めて地域交通を取り巻く実態や課題、ご意見をできる限り集約してまいりたいと考えております。

検討を行う地域のブロックでございますが、イメージとして記載させていただいておりますが、今後ご意見などをいただき、議論の流れ等も踏まえながら適宜柔軟に対応してまいりたいと考えてございます。

このような地区検討会を複数回開催させていただきまして、10月頃を目途に後志沿線の皆様が集まるような幹事会を開催いたしまして、地区検討会における議論の内容を共有して、例えば、追加で必要な情報データや必要に応じて外部委託による調査の実施の検討など、議論を前に進めていくための必要な取組などをしっかりと整理していきたいと考えてございます。

- 資料の4をご覧ください。こちらは長期的なスケジュールについて記載させていただいております。左側は新函館北斗の開業時の実際の動きのイメージでございます。右側が今回の札幌開業に向けた動きのイメージを記載しております。

左側の新函館北斗の開業時におきましては、開業の約8年前に具体的な検討を開始してございます。関係者の負担によります需要や収支予測調査、こういったものを外部に委託して実施をしてございます。この調査結果などを踏まえまして、並行在来線のあり方の選択肢を協議会として作成、提示をさせていただき、その選択肢を約2年程度かけて内容を精査し、赤いところでございますけれど、3年前に入る前に方向性を決定してきたという動きでございました。

一方、右側の札幌開業に向けました並行在来線の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いたしまして、実質的な検討を始めますので、約11年前というタイミングとなります。今後、ただ今説明いたしました地区検討会、これを8月下旬頃を目途に開催させていただきまして、地域課題の整理、不足している情報、必要な情報の検討、こういったものを通じまして、具体的な選択肢の方向性をイメージし、議論してまいりたいと思っております。

この地区検討会での議論を通じまして、繰り返しになりますが、後志の沿線全市町の担当者が集まる幹事会を開催し、需要収支予測調査など、議論を前に進めていくために必要な取組などについて検討を行い、具体的な選択肢の検討、絞り込み、こういった議論を行ってまいりたいと思っております。

その間、当然、節目節目で本日のようなブロック会議を開催するなど、市長、町長の皆様が一堂に会し、議論し、認識を共有できるようにと考えており、いたずらに時間をかけずに、隙間の無い議論を行ってまいりたいと考えてございます。

このため、これまでの考え方、開業5年前までに方向性を決定と赤い点線で書いてございますが、この考え方にとらわれず沿線市長、町長の皆様のご意見を踏まえながら進捗状況に合わせて、5年前を待たずに協議会としての方向性を決定していくということを念頭に置き、対応していきたいと考えてございます。

なお、方向性が決まりましたら、一番下でございます、緑色で例示を挙げてございますが、例えば鉄道を選択する場合、それぞれしっかりと時間をかけて、運営、経営の計画、あるいは運行の計画など、関係者の皆様と協議を行っていく、そういった流れになろうかと考えてございます。

- 以上が当面の動きと今後の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をいただきまして、また地区検討会、幹事会において継続的に議論を行ってまいりますので、その議論も含めながら、できれば次回のブロック会議を目途に、より具体的な検討スケジュールを示していけるように取り組んでまいりたいと考えてございます。以上でございます。

【北海道交通企画監】

- 事務局の方から説明をさせていただきました。

あらためてポイント申し上げますと、この沿線地区非常に大きな環境変化を迎えております。地区全体のブランドイメージも非常に高まってきている。あわせて、インバウンドの方々もどんどん来られて、それから、交通の部分でいくと、例えば、高速道路の延伸も進んでおりま

す。こういった動きの中、しっかりと将来の姿を目指していくという観点から、道内の交通ネットワークというものも含めて提言を進めていきたいというものであります。

また地区をある程度細かく分けて、地区の実情を含めた議論を進めていく必要がある。併せて、先ほど申し上げたことではあります、スピード感を持って、間を空けること無く、議論を皆様と一緒に進めていく、こういった風にこれから進めていただきたく思います。

- これまでの説明につきまして、皆様からご意見ご質問等ありましたら、何でも結構でございますので、よろしくお願いします。

【小樽市長】

- 今後の進め方について、ご説明いただきました。私としては、細かい部分は色々あるでしょうけれど、まあ大枠としてはスピード感をもって進めていただけるといことですか、あるいはやはり人口は減っていきますけれど、この後志管内の大きなポテンシャル、交通体系のあり方を考える上で、この地域をどう発展させていくのか、そういう視点を含めて議論していただけるといことでお話がありましたけれど、その方向性としては、よろしいと思います。

ただ細部についてはいろいろ各自自治体のお考えがあると思いますので、ブロック会議の中で意見を言わせていただければと思います。

【黒松内町長】

- スピード感をもってというお話は、私たちも以前から望んでいるところであります。

黒松内町は路線バスすらも廃止と言われている中であります。これから地域の公共交通をどうするか、という段階でJRが今後どうなるかというのがやはり、将来を見据えていかないと、地域の具体的なネットワークも組めないのではないかなと思っています。それを考えるとある程度の方向は一刻も早く出していかないと、なかなか地域全体がまとまっていけないと思います。

あと、室蘭線の災害時の対応について、そろそろ定期的なことを考えると心配していく頃かと思っています。災害時の代替路線としての函館線を生かすのか生かさないのか、これほどが結論を出すことなのか、JRなのか北海道なのかわからないですけど、少なくとも沿線自治体では無いとおもっていますので、これについても早い段階で方向性を示していただいたなかで検討していくべきだと思っています。

それからまた細かい話で、地区検討イメージということで、この後志のブロックの細分化がありますが、黒松内が二つのブロックにまたがっています。長万部、黒松内、蘭越というブロックが、小さくていいこともあるとは思いますが、黒松内というやはり、長万部までどう行くかというのと、倶知安までどう行くかというのが、やはり一番の足の確保をどうするかというところなので、他の町に申し訳ないのですが、三つだけで議論して、何かまとまってくるものがあるのかなというところ、疑問です。真ん中のグループに長万部町さんだけ入れればよいような感じにもなりますし、私たちとしては少なくとも倶知安くらいまでのひとかたまりでいいのかなという気持ちを持っています。

【事務局】

- ブロックの単位につきましては今お聞きしたことを踏まえまして、改めて検討し直しまして、また後日ご提示させていただきたいと思えます。

【蘭越町長】

- これまでも沿線自治体の首長からいろんな意見が出てきて、スピード感を持って進めてくれというのはずっと言ってきたつもりであります。その中で、地区検討会を開催して、そしてスピード感を持って行くということですが、私としては課題とかそういうのは、色々出してもいいのですが、早く何パターンか方向性を出すというそういう手法を是非考えて欲しいと思っています。

それはこれまでも、並行在来線をどうするかというのを、町民に対して説明できるという資料が無い、その間JRのほうで言えば、いろんな盛り上がりとか会ができてたりして、様々協議をしている。けれども沿線自治体として「こうだ」というのが出てきてないというのがあります。是非とも、その手法を早急に作成して、私は住民に早く情報を共有できるというかそういうのを是非早くやって欲しいと思っています。

それと、先ほど黒松内の町長がおっしゃりましたけれども、ブロックの細分化について、この3つのイメージをすると地域によってそれぞれ生活圏というのは違ってきちゃうのかなと思います。けれども、これは並行在来線をどうするか、代替交通をどうするかって言うのは、バスとか、それともJRをそのまま活用するとかっていう形もあるから、そういうのを十分含めて、ブロックの中で協議会を分けるというのは私も必要かなと思っています。

検討していく中で案を出して、本当に進めていくっていう風になると、私は専門家の知識も必要になってくるかな、という風に思っていますので、そういう部分のなかでは費用がかかることかもしれませんが、早く結論を出す方法の中では専門家を入れるというのも必要ではないかなと思います。

【ニセコ町副町長】

- 今日は町長が参加できず大変申し訳ございません。

これまでもお願いしてきたとおり、早急に議論を開始していただけるというところで、ありがたく思っております。その中で我々が判断できるいろんな情報ですとかシミュレーションを出していただけるとありがたいと思っております。蘭越町長からもありましたとおり、方向性を出していかないとなかなか住民に対しても説明していけないかなと思っております。

それと、これは別の部分でありますけれど、前段のJRさんの説明資料で、今回のスケジュール案ということについて、住民から問い合わせがあった場合、情動的に公開していいのか、そこをお伺いしたいと思います。

【事務局】

- 今日の資料については基本的にオープンですが、これだけでは足りないものがあると思えますので、これに加えての資料については都度確認して取り扱いを考えていくということになると

思います。

【倶知安町長】

- これまでの首長さんの話にもありますし交通企画監のおっしゃるとおりですね、かなりここに来て大きな変化、工事も進捗しているということもあります。あと10年余という時間のなかで、これからどうしていくというところでの方向性がまだ決められていない、しかも当初から5年前という前提のなかで動いていたというところも否めないのかなと思っています。

いずれにいたしましても5年10年先、公共交通の場合、今は並行在来線ということで残すか残さないのかというのが一つの大きな論点ではありますが、5年10年先ということではなくて、50年先100年先の地域の公共交通のあり方というのも見据えていかないと、なかなかしんどい話なのかなと思います。

存続するのはいいけれど、JRさんが主体になってやるわけではないといった時にやはり、北海道と自治体の皆さんでそれを運営していかなければいけないといった現実的な話になろうかと思っていますので、そういった長いスパンでの議論が先にある中で、これから進めていただけたらなと思います。

鉄道だけではない地域公共交通、鉄道だけでは無く、具体的に黒松内町長さんからお話ありましたとおり、実際の地域公共交通、バスの運行もこうして議論していく間にも地域住民の足が不安定な状態に日々なっているという現実、人口減少がありながらも、利用者が減りながらも、実際一人一人の人間として地域に住んでいた場合になかなか足の確保もできない、これもまた現実の話です。

そういうことを考えると一日も早く、この在来線ができなければ代わりになる新しい交通運行、今考えられるのはおそらくバスしかないと思いますが、そういった明確なことは言えないにしても、そういったところで、どういった形でバス転換、あるいは新たな公共交通の準備にとりかかれるのかという絵柄を示していかないと。単に鉄道がある、どうですか、賛成ですか、反対ですかと住民に投げかけたときに、鉄道はこんなにお金がかかるから無理だよ、でもそんなの無理だって言ったって一番大事だから残しましょうと、賛否が分かれるのは当然のことだと思います。

鉄道だけではなくバスをはじめとする交通体系のなかでどういった形ならば存続可能なのか、明確に比較検討できる形がわかりやすいのかなと思います。

それとそうとは言いながらも、新しい交通、バスと言っても、先ほどJRさんから経営の厳しさという話、経営ビジョンについてもお話ありましたが、バスだとか、タクシーだとか他の公共交通に関しましてもどれほど大変な苦勞をして経営されているかということ皆様ここにいらっしゃる方々は、周知のとおりだと思います。検討材料として、代替を考える場合、そういったところも話をしていかなければならないということをお忘れちゃいけないのかなと、そういったことも含めて、私たち地域はどういった選択をするのかということにいかないと、なかなかお金だけ、利用者が減るだとか厳しいとかっていう情緒的なことではなくて、実際に比較できるようなことがこれからの時間の中で、残された時間は短いと思いますその中でしっかりやっていきたいと思っています。よろしくお願いします。

【共和町長】

- いろいろとJRさんのお考えを聞かせていただきまして、この在来線をどうするかという考えにつきましてはですね、当時、北海道新幹線を札幌延伸しよう、ぜひ、それを実現しよう、地域のみなさん一緒になって行動した、こういうことでございますね。新幹線を札幌まで延伸するということについてJRさんにしても何項目か条件がありました。今この条件を今一度確認してみる必要があるなどこのように思っております。

そういう中ですね。さてこの在来線をどうしていかってというのを地域でしっかりと検討しなければならない。今一度JRとして、今後の存続か存続しないのか、という判断をどのように示されるのかというのが鍵になるのかなと思っております。

それと併せてですね、やはり、今おっしゃってございましたけれど、北海道全体としてのいわゆる鉄道網をどういう風にして将来にわたっておくべきなのか、非常に大きなことだと思っております。

たとえば、先ほどありましたとおり、災害に対応するためには、この路線というのが必要な路線であるという考え方も一つとしてあるかもしれないなど色々ありますが、まず北海道として、あるいは国全体として、北海道が稚内から本州を抜けて九州・鹿児島までですね、背骨となる鉄道網をどういう風にして残していくのかということも併せて考えていく必要あるのではないのでしょうか。

いずれにしてもこれから検討を重ねてしっかりとした結論をだしていくということで、私が申し上げたようなことも視野に入れて十分に検討することが必要ではないかな、そういう思いであります。よろしく申し上げます。

【仁木町長】

- 先ほどJRさんにもご意見述べさせていただきましたので、重なる部分もありますけれど、先ほど様々な可能性を探究して欲しいということで、お話しさせていただきました。蘭越の金町長も様々なパターンを見つけるということでお話ありましたけれど、まさにこの新幹線、在来線、バスにしても、ほぼほぼ通る場所というのは決まっているわけです。

小樽、余市、倶知安等、これが中核都市であれば混雑を緩和するために様々な交通手段選択肢があっても当然だと思いますけれど、仁木町ぐらいの規模の町ですと、バスにするのかJRにするのかということで乗る住民の数は決まっていますからどうしても乗れる人数というのは限られてしまう。それであれば、それぞれの役割を持つというのもこれから必要だろうなというものもあります。在来線は在来線の役割をもってバスはバスの活用方法を見いだしていく、これから可能性を探っていく必要性はあるのかなという風にこれまでの話を聞いて率直に感じたところでもあります。

これからこのブロック会議や幹事会のなかでそういうことも皆さんと一緒に、JRばかりに課するわけではなくて、我々も一緒に様々な方向性を探っていきたいなと思っている次第です。

【余市町長】

- JRの並行在来線をどうするかに関しては、経営分離をするというのは合意されているわけ

です。その方向性でありますけれども、まあ鉄路を残す、鉄道以外の場合がありました先ほど文字町長が質問された中で貨物が通れるかというのが一つ、第三セクターを設立する上での、収益を上げるベンチマークとなります。そこで貨物が通れないというのがあるので、限られてくるのではないかなと思いました。

生活の足を守るという観点からは、新しく新幹線ができる拠点、長万部、倶知安、新小樽、そこまでのアクセスをきちんと確保するということが必要になってくる訳でありまして、その点JRの並行在来線を災害、防災の観点から残すという議論もありますけれど、これは同じ議論が、高速道路でも言われているわけでありまして、災害の為に高速道路を整備する。その点きちんと高速道路の通り道とも連携する形で、長期的な視野を持って進めていかなければならないと、具体的には新小樽までのアクセスに関して高速道路からどうやってアクセスするのが一番いいのか、新小樽から、倶知安も、長万部もそうですけど、拠点からどうやって効果を波及させていくのか高速道路も踏まえた議論も必要なのでは無いかなと思っているわけです。

またバス転換にしても先ほどから議論になっていますが、余市町の場合、まあどこも同じだと思いますが、バス会社のドライバーの確保もできなくなっているという現状がありますので、この辺も踏まえて、新交通、例えば自動運転、考えながらやってかなければいけないかなと思っているわけがあります。

いずれにしてもこれから長期的に見据えた中で、今の時点でも結論出せること、データで見れば収益上げられるかわかるわけです、結論を出せる部分あるわけですから、前広に長期的なビジョン持ちながら進めていくことが今できることではないかなと思います。

【長万部町長】

- 皆様のご意見をなるほどと思って聞いていましたけれど、私どもは国鉄が民営化される中で瀬棚線が廃止になったわけですね、長万部を拠点にして瀬棚までが廃止になりました。これは廃止路線を経験しているものとして本当に感じるのですけれど、まあ檜山の方々に本当にこんな発言したら失礼なのかなと思います、駅が無くなればやっぱり町って衰退していきますよね。ものすごい勢いが早い、瀬棚線が廃止になってから30年、それからバスに転換して、ダイヤも変わりは無いのですが、最初のうちはバスもそれなりの利用人口があった。今はほとんど無いですね。バスの運行会社に補助金も払いながら運行している。

今回また長万部、函館線の後志、それから渡島ラインここにもブロック協議会の発着駅としての立場で参画するという微妙な立場でもあります。議会の方からも、「いったい在来線の協議はどうなっている」とそういった話も出てきて、まあ在来線の協議となるといさりび鉄道、あれが一つの事例になるのかなということで、今お話をするための調査をしています。

いさりび鉄道も最初から23億の赤字経営にある、最初から赤字を明確にしていさりび鉄道が運営されている。これを本当にいま長万部—小樽間の運行をするのに、我々自治体が聞きたいのは、運行するために自治体にどれだけ負担が提示されるのか、これがされない限りはイエスもノーも出てこない。

鉄道を残して、線区割の内容で負担金が出てくるのか、また、バス転換した場合は、バスの導入費これをどう賄っていくのか、それからもちろん各町におけるダイヤ、やっぱり始発のダイヤ

ヤの本数を細かく分けて朝の通勤通学に確実に利用できるようなバスのダイヤを組まなきゃいけないということで、沢山やることもあります、基本的には在来線を残した場合の経営のあり方、これは確実に出して欲しいと思うし、バス転換のバス導入費用、このあたりを出していただければいいなと思っております。

また渡島ブロックはここ貨物線が走っているわけですからまた条件が変わってくるということで、後志については全くすべてが第三セクターの手出し、あと道庁さんが、例えば経営の90%も出してくれるというのであれば、各自治体の負担額は小さくて済みますが、全くそういうことにはならないだろうなと思います。

これからブロック協議に入らせていただいて、瀬棚線が廃止になったこの思いをちょっと当時のことを考えながら、まだまだ大丈夫だと思っていたけれど、30年たったらやっぱり大きな人口減少が起きてきてかなり厳しい状況になってきているということを踏まえてと思っておりますのでよろしくお願いします。

【北海道交通企画監】

○ 貴重なご意見ありがとうございました。

今伺っていて何点か共通するところがあったかなと思います。スピード感をもって進めるという話が一点、早く方向性を示して欲しい、できれば比較できるような感じ、あるいはパターンを示して住民の方々への説明という観点からも早く示して欲しい、長万部町長からお話のあった在来線残した場合の費用ですとか、あるいはバス転換に要する費用なんかも同じような部類の話かなと思います。

細かいところと言うと、専門家、有識者の方の助言が必要だとか、あるいはブロック協議会の持ち方、地区割りの話も十分に慎重にやってほしいという話もありました。

さらには災害時の代替機能についても議論を進めていく。

また、共和町長さんからは経営分離についてのJRの考え方を改めて確認すべきじゃないかという話があります。

また、新幹線からの二次交通の整備をしっかりとすべきである。余市町長さんからは自動運転含めた新交通までしっかりと視野に入れて議論すべきでは無いかというお話もあったところでもあります。

諸々今後の議論につなげていかなきゃならない、そういった論点で考えていかなきゃいけないわけでもあります。

これまで、札幌開業の5年前までに方向性を決定するというのがこの協議会全体の発足時の見解でございますが、本日こういった内容の意見をいただいた中で、今後スケジュールについて改めて整理をした上で議論の加速をしていきたいというところでもあります。

また議論の考え方については本日いただいたところ事務レベルでしっかり調整していただいて、納得いただけるような形で今後進めていきたいと思っております。

○ 以上予定していた議事については以上でございます。これからスピード感をもって進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

本日は、ありがとうございました。