

## 北海道新幹線並行在来線対策協議会 後志ブロック「余市・小樽間」個別協議 終了後記者会見 結果概要

日 時：令和4年（2022年）3月26日（土）10：45～11：30

場 所：小樽市役所 本館2階 市長応接室

### 【北海道交通企画監】

本日、小樽市、余市町、道の協議を行った結果、余市・小樽間における地域交通の方向性につきまして、3者で合意に至りましたので、その内容をご報告いたします。

函館線長万部・小樽間は、青函連絡船の就航以来、本州と本道を結ぶ幹線交通として役割を担ってきましたが、現在、その役割は室蘭線、千歳線に移り、加えて、モータリゼーションの進展などにより、この地域で鉄道が果たす役割はかつてとは大きく変容しております。

一方、将来に目を向けると、北海道新幹線札幌開業により、後志地域にも新駅が設置され、新幹線が本州と本道を結ぶ幹線交通の役割を担うとともに、同時期に後志自動車道の俱知安延伸も予定されております。

今後の後志地域の経済、観光などを俯瞰的に見た際に、地域住民や来訪客などの利便性を高めるべく新幹線の各駅や後志自動車道の各ICとを結ぶ交通ネットワークの整備が一層重要と考えております。

「余市・小樽間」の鉄道存続にあたっては、巨額な初期投資や将来にわたり多額の運行経費が見込まれるとともに、沿線人口の減少などに伴い、2018年度の輸送密度は2,144人ですが、新幹線札幌開業時の推計では1,493人に減少し、観光入込客数の増加や多駅化・多頻度化、あらゆる手立てを講じたとしても大幅な収支改善は見込めない状況となっております。

また、鉄道の運行経費への国の支援制度がないことや、災害時における貨物の代替ルートとしての活用が見込めないこと、さらには、鉄道を廃止した場合の施設撤去費や災害発生時の復旧費といった潜在的なリスクなどを考慮しますと、将来にわたって、小樽市、余市町、道の3者で鉄道を運行することは困難であると考えています。

「余市・小樽間」のバス運行につきましては、1日121本が運行されており、バスダイヤの一部改正やバスの増便などにより、朝晩の利用の集中する時間帯を含め、現在鉄道を利用している方がバス転換後も移動できることを確保していきます。

加えて、病院、学校、観光地といった目的地に直行するバスルートの設定や高速道路の活用による所要時間の短縮はもとより、バス停留所の集約といった交通拠点の整備、バスロケーションシステムの導入、交通ネットワークの整備など、さらなる利便性向上に向けて取り組んでいくことが重要となります。

この地域の公共交通を取り巻く状況は、新幹線の駅設置や高規格道路の延伸など明るい話題がある中で、これら新しいインフラを活用し、交通ネットワークを再構築することで、地域住民や訪問客の利便性を向上させることができると考えております。

そのため、「余市・小樽間」につきましては、「鉄道方式」、「バス方式」のそれぞれのメリット・デメリットとして、輸送力・速達性といった利便性や経済性・持続性といった地域負担を比較し、未来志向で地域を俯瞰しながら、総合的に判断した結果、今後、バスを中心とした新たな交通ネットワークの構築に向けて、3者で検討を進めていくことで合意いたしました。

以上の件について、次回のブロック会議で報告する。

### 【小樽市長】

小樽市としては、この間、鉄道・バスそれぞれのメリット、デメリットについて検証してきた。今、北海道から説明があったとおり、今後の人口推計や鉄道施設保有による将来負担、国の支援がないことなどを考慮すると、鉄道維持は難しいということでバス転換を容認する判断をした。本件は今週市議会にも報告して理解をいただいている。ただ、塩谷駅周辺の住民は今まで鉄道を利用していたので、先ほどの3者会議で北海道には、今後のバス転換にあたっては、沿線住民の利便性を維持することについて協力を要請した。

### 【余市町長】

余市・小樽間は高い輸送密度があることから、迅速に大量に輸送することを確保するのが第一条件になってくる。

今回、鉄道からバスに転換するにあたって、利用者の便益は、迅速性の観点から下がることになる。しかし、迅速性が下がることによる便益を鉄道と同じくらいまで引き上げるため、バスの速達性を確保するという点について、最大限、道としても努力することを確約してもらった。鉄道とバスを比較した際に、利用者の便益が下がらないという余市の第一条件が確保できる見通しとなった。

もう1点、多くの人が鉄道を利用している中、バス転換となると、多くの人がバス停で待つことになる点に加え、渋滞の発生など、様々な要因の発生が想定される。それに対しても、余市町において、新たな交通拠点や交通ネットワークを整備するという点について、道としても最大限努力していくことが確約された。

この2点をもって、バスで代替することによって、鉄道をやめることの便益が下がらず、むしろ、地域住民や訪問者の利便性を向上させることも可能になるという判断で今回バス転換に同意した。

### 【HTB】

鉄道維持を長い間訴えてきたが、今日のバス転換ということで、利便性以外の財政負担といったことも理由にはあるのか。

### 【余市町長】

もちろん財政負担も理由にある。地域の交通は地域で考えてほしいとはいえ、やはり地域の沿線自治体だけで考えられる問題ではない。公共交通機関の問題は国も巻き込んだ議論が必要だと思っているが、現在のところ、国からの支援がないということで、道、小樽市、余市町だけで、この路線を運行するというのは財政的に困難だ。私も本州の様々な鉄道を視察するなどしているが、ここよりも輸送密度が断然低い路線でも運行されているところがあるので、北海道が抱える悲劇といわざるを得ない。

こういう現実がある以上は、我々として、ありとあらゆる策を考えてみたものの、いかなる手段を講じたとしても、大幅な収支改善が見込めないことに加え、国からの支援がないということで、鉄道の運行は断念せざるを得ないということで、3者の結論に達した。

### 【HTB】

町の議会の中で、バス転換に対する議論はどの程度されているものか。

### 【余市町長】

町内としては、昨日も商工会議所で話があったとおり、経済界としてはもちろん鉄道維持を求めている。他方で、議会の特別委員会では、従前より、私は大量輸送と迅速輸送が確保されるのであれば手段は問わないと述べており、この点が確保されて、余市にとってメリットがあるのであれば、そこはバス転換を判断するという話はしている。

### 【HTB】

鉄道維持ができない悔しさが残ると思うが、バス転換によるメリットの方が大きいということと感じたが、その点についてどうか。

### 【余市町長】

後志地域は可能性の塊でしかない。これから新幹線の新駅もでき、高速道路も延伸し、札幌から非常に近いエリアなので、こうした資源に恵まれた地域の並行在来線がなくなるということは非常に残念なことではあるが、冒頭の現状で道から説明があったとおり、新しい新駅や新しい高速道路へのアクセスを確保していくことによって、この地域の住民の利便性を高めることができると考えているし、来訪客にとっても、きめ細やかな訪問ルートの設定が可能となるなど、新たな交通ネットワークの構築ができると思うので、悲しい側面もあるが、未来志向で、全体の地域を俯瞰した際には、地域の沿線自治体の首長が一丸となって、より良いものに取り組んでいくという決意があるので、これを乗り越えて良い地域にしていきたいという思いは、沿線自治体の首長も道も同じ。

### 【北海道新聞】

長万部・余市の沿線自治体よりも、遅れて今日判断が決まったところだが、その要因についてどう考えているか。

### 【余市町長】

昨日も報道で費用便益分析についての話が出ていたが、費用便益分析を行った際に、小樽・長万部間全体であれば、大幅な赤字なので、明らかにバス転換が有利という結果が出ると思う。他方で、輸送密度が2,000を超えている余市・小樽間に関しては、競っているのではないかと考えており、バス転換により速達性の観点からは利用者の便益が下がるが、下がった便益をバス転換前までの便益に戻す議論が必要になってくると思う。それが確保できるかどうか、私が鉄道維持にこだわっていた理由。費用や便益の分析の観点から、これだけの輸送密度がありながら、廃線の危機に瀕しているというのは全国見渡しても無いレアケースだと思うので、この点からも慎重な考慮が必要なので、余市・小樽間で時間がかかったのは当然の帰結ではないと思っている。

### 【小樽市長】

時間を要した要因についてだが、この問題は大変重要な判断が伴うので、地域の住民、経済界、市議会に丁寧な説明をし、理解を求めていくことが大切だと当初から考えている。その結果として、地域住民には2周りの説明会を、1回目は要望をもらう観点で、2回目は鉄道を残す財政的な負担や将来に向けた人口推計などを示しバス転換についての意見を聞く、ということに時間を費やしてきたため他の自治体より判断に時間を要している。

**【北海道交通企画監】**

まずは、ブロック会議で余市町が鉄道を選択したということ、小樽が保留とされたということで、鉄道はつながっているので、起点と終点までの市町村がやる意思がなければ難しいと私は思っている。その関係で、国の支援がどうなのかの再確認のほか、バスにした場合に利便性が確保されるかなどについて、ブロック会議での結果を再点検する必要がある。また、例えば塩谷地区の住民の足の確保、余市町の拠点となる駅の活用についてなど、両首長から要請があった諸条件について、整理する必要があるので時間をかけさせていただいた。

**【NHK】**

今日、道と確約を取ったとのことだが、速達性の確保、交通拠点の確保の2点は具体的にどういう約束なのか。補助なのか。

**【余市町長】**

道庁の各部門に渡る話ということで、最大限の努力を確約してもらったわけだが、今回確約してもらったこととしては、迅速性の確保という観点で、例えば、小樽潮陵高校に通う子が朝多いが、高速道路の活用などでその通学に要する時間を鉄道と変わらないようにするという、余市駅をバスターミナルのような交通拠点として整備すること、あとは渋滞などを回避するべく道路網の整備に最大限努力いただくことの確約をもらったということ。

**【NHK】**

最大限の努力というのはどういうことを求めているのか。

**【余市町長】**

財政面での支援もあるが、道の予算も限られているので、道と余市町で一体となって、国も含めた関係機関に財政的な支援を求めていくとともに、知恵を出し合いながら作り上げていくということを念頭に置いている。

**【NHK】**

最終的な決定はブロック会議だと思うが、今日の3者会議の結論で実質的に長万部・小樽間は廃線の方向ということでしょうか。

**【北海道交通企画監】**

私が決める問題ではない。今日の結果を近く開催するブロック会議で報告して、全首長の判断をいただきたいと思います。

**【NHK】**

実質的にはこれで方向性が決まっているという考えでよろしいか。

**【北海道交通企画監】**

今日の結果は、余市・小樽間について鉄道を断念して、バス方式にするということに尽きるかと思う。

**【NHK】**

ブロック会議はいつか。

**【北海道交通企画監】**

できるだけ早く開催できるように、早速日程調整したい。

**【北海道新聞】**

次のステップとして、前倒しも含めたバス転換の時期や、それに伴う J R 北海道からの支援がテーマになってくると思うが、現時点での考えは。

**【北海道交通企画監】**

ブロック会議で確認したバスルートについて、これからバス会社と具体化していかないといけないので、例えば車両購入など、バス会社にどういう支援をしていくのかということと、後志では冬が厳しいので、停留所として屋根のあるところが必要だと思うので、現駅を活用した待合所を作るため、J R と建物や土地の譲渡方法を詰めるといったことを、これからしっかりやらないといけない。

**【小樽市長】**

前倒しについて質問があったが、基本的には並行在来線の経営分離は新幹線の開通時として合意されているので、前倒しとなると、沿線自治体の皆さんとの協議が必要になってくると思うので、この時点でその関係に言及することは難しい。J R の支援についてはこれからの話で、当然ブロック会議の中でも議論になっていくのではないかと思う。

**【余市町長】**

同じ。原則は新幹線開業時なので、それより前倒しになるのであれば、別途協議が必要。

**【北海道新聞】**

今日は合意文書のようなものは交わしたのか。

**【北海道交通企画監】**

文書は交わしていない。

**【北海道新聞】**

口頭の確約ということだが、これで大丈夫だという判断か。

**【余市町長】**

もちろん書面で合意できるが良いが、様々な部局があり調整に時間も相当かかるため、このようなら下がる場で確約してもらったことを発信しており、これはさすがに反故にできないだろうということを念頭に置いて発信している。

**【読売新聞】**

速達性は高速道路ということでイメージできるが、先ほど言っていた交通拠点の確保とは具体的にはどのようなことか。

### 【余市町長】

全く決まっていないわけだが、先ほど道も言ったとおり、例えば、新しく作るか活用するかは未定だが、現駅舎を活用したターミナルのような交通拠点について、バスの便数が積丹方面や南方面など多岐にわたるため、利便性を向上する上でも、地域のローカルバスターミナルが必要だという議論が出てくるので、地域の利便性を確保する上で必要な施設は整えていくというイメージ。これからの議論になるが、余市・小樽間のシャトル便というものもあるかもしれないし、様々なルートの設定が出てくると思う。

### 【読売新聞】

そうすると、余市・小樽間だけの話ではなく、来訪客や積丹観光の話もあるが、余市を交通の要衝として格上げするイメージを持っているということか。

### 【余市町長】

事実上、北後志の交通拠点となっているので、その利便性を確保していくということ。

### 【共同通信】

迅速性は確保できる確約が取れたということだったが、大量輸送も確保できるという考えか。

### 【余市町長】

バス転換することによって、実際乗れない人が出てくるという事態は避けなければいけない。実際の数値を見せながら、道とも詰めた結果、バスの増便などを行うことによって、きちんと輸送定員を確保していくということで確約を取れたので、合意の1つの条件はクリアしたといえるかと思う。

### 【共同通信】

北海道はレアケースで、他県では2,000人以下の路線も残っている中で北海道の厳しさがあるというのは、具体的にはどういうところに難しさがあるという考えか。

### 【余市町長】

JR東日本やJR東海と比べて、厳しい経営状態というのがあると思う。他の地域ではほとんど乗っていない路線でも健全に運営されているところがあるが、この場合は、これだけの人員が乗っていないながら、廃線の危機にあるということ。これは国全体の交通政策に関わる話だと思うが、北海道の抱えるつらい側面について、今回のケースで目の当たりにしたところ。

### 【朝日新聞】

沿線住民に説明をしていく必要があるとのことだが、もう沿線住民の理解を得たのか。それとも今後、説明会を開いていくということなのか。

### 【小樽市長】

基本的にはこの間の市の考えについて、3/17に閉会した第1回定例会で説明をして、議会の皆さんからはバス転換やむなしという反応を得たので、それをもって、考え方をバス転換に決めたわけだが、その部分は地域住民には説明をしていないので、この後、市がバス転換に至った経

緯や、今後バス転換した場合の地域住民の利便性は道と協議しながら確保していくという話、あるいは、住民説明会を行ったときに鉄道がなくなることよっての地域振興策の提案を受けているので、ステージは違うがそういう話も市としては耳を傾けていきたいと思っている。

**【朝日新聞】**

説明会を市の方から開催することはないのか。

**【小樽市長】**

行うときは、市から地域に対して説明会を開催する旨の告知はしていきたいと思う。

**【朝日新聞】**

鉄道を残したいという町民の意見があったかと思うが、今回の決定は小樽市と同じように説明していくのか。

**【余市町長】**

今のところはその予定はない。余市としては、説明する場として特別委員会を持っており、そこから住民に伝わるような体制になっている。そのため、特別委員会に報告することで説明していくということになる。今回の方向性に関して、事前に委員には、余市としては実を取っていくがそれが合意できなければ妥結しないということは言っていた。

**【朝日新聞】**

町民の皆さんに直接は。

**【余市町長】**

今のところ予定はない。今後検討していく。

**【北海道新聞】**

バス転換という方向性になったが、道の試算では増便ということも出されているが、バス事業者の方も4月のダイヤ改正で減便があるほか、赤井川で廃止という方向になっている。こうした乗務員の確保が厳しい状況の中、担保できるような話もあったが、バス事業者との協議がない中で、本当に利便性を確保していけるのか。

**【北海道交通企画監】**

担保するというのではなくて、輸送をしっかりと確保するため、そこはこれから中央バス、ニセコバスなどしっかりと詰めていくことが何より大事なことだと思う。

**【小樽市長】**

今日の3者会議の中でも、バス転換にあたって、将来的に乗務員の確保ができるかどうか課題だと議論になった。ただ、今、北海道からも話があったとおり、しっかりここを詰めていくと約束してもらったので、そこは道とバス会社の協議に委ねたいと思う。

**【余市町長】**

私も同じ考え。こうしたパブリックな場できちんと利便性を上げていくということを広く発信

したわけなので、これで仮に達成できなければ北海道も批判を相当浴びるだろうし、我々も批判を浴びるわけなので、確約した以上はきちんとやっていくということ。

**【北海道新聞】**

冒頭、合意事項を読み上げられたが、この中には基本的に道の考え方も含まれているのか。

**【北海道交通企画監】**

3者の考えとなっている。

**【北海道新聞】**

以前、3者協議の場で、余市町長からの意見を受けて、公共交通に対する道の方針について、3者協議の場で説明していきたいという趣旨の発言をされていたかと思うが、道の考えはどのように伝えられたのか。

**【北海道交通企画監】**

基本的には、北海道交通政策総合指針という中で、この路線は地域と協議して地域交通を確保するという事になっているので、そうしたことは齊藤町長にもお話した上で、3者合意の内容は一部道の考えもあるが、市長、町長の考えも織り交ぜながら作っているのだから、それぞれの考えが一致したということ。

**【北海道新聞】**

道からこのようにしてほしいと、リーダーシップを取って結論を導いたというよりは、自治体の皆さんに判断をお任せした、判断してもらったという状況なのか。

**【北海道交通企画監】**

我々の方から一定のたたき台を示しながら、両首長の意見を踏まえてまとめているので、完全に任せたとということではない。

**【読売新聞】**

冒頭の説明で、今後バスを中心とした交通ネットワークという表現があったが、この中心としたという表現にバス転換以外のものがあるのか。

**【北海道交通企画監】**

場合によっては、タクシー会社にお問い合わせする部分が出てくる可能性があるのだから、バスを中心とした、としている。

**【北海道新聞】**

バス転換の容認をどの段階で判断されたのか。小樽が容認したということが方針転換の決定打になってしまったのか。

**【余市町長】**

バス転換容認については本日の3者協議をもって決定した。私の決め手は、余市がきちんと実を取れるかに尽きる。利便性の向上や、交通拠点・交通ネットワークの整備などについて、努力



を確約してもらったので、私としても容認できるのではないかとこの会議の場で判断した。

#### 【北海道新聞】

輸送密度が2,000人という点に関し、令和元年度の協議でどの程度の人数がいれば輸送可能かという発言を受けて、余市・小樽のみ鉄道という案が出てきた経緯があり、この案で住民は鉄道が残るのではないかと期待値が上がったと思うが、この案は町長にとって、武器になったのかそれとも足かせになったのか。

#### 【余市町長】

冒頭話したとおり、どの手段の公共交通機関を残すのが一番合理的なのかという判断になるが、感情で判断するのではなく、論理的な構成として、きちんとデータに基づかないといけないのでその手のデータが必要だった。それをもとに判断をしたわけだが、実際の数値を見ながら、ROI（費用対効果）を見た際に、バス転換と鉄道で、どのくらいの輸送密度があれば鉄道に分があるのかの前提がない中で、今まで議論が進んでいたのも、その数値を得たことは議論を深める上で非常に良かったと思っている。それによって、深い考察と議論ができたほか、あらゆるシミュレーションをすることができ、やみくもにバス転換と持っていきよりは深い考察に基づくことができたので知っておいて良かった。

他方で、日本全体の公共交通政策を見据えた際に、このくらいの数値があったとしても、線路がなくなってしまうということがあり、地域によって状況が違い、2030年に1,493人であったとしても残る路線も多々あるかと思う。国でも、今後のローカル線の議論が始まったが、ローカル線の役割に関し、国の議論の俎上に載せる上でも効果があったのではないかと考えている。

#### 【北海道新聞】

鉄路維持に巨額の赤字負担の試算が出ていたことについて、事実上、道と小樽と余市で払うのは難しいと思うが、財政的な部分でどうか。

#### 【余市町長】

本件は、公共交通機関を国全体でどう考えるかにもよるが、もちろんコスパ度外視で維持しないといけない路線もある一方で、ROIをきちんと見据えて廃線するという議論にもなり得る。そのあたりの方向性が国全体で定まっていなくて、このような輸送密度が多い路線がレアケースとして、議論の俎上に残った。別の運営主体であれば、別の判断にがあったかもしれないので、現実問題として、国の支援がない中で、北海道、小樽市、余市町だけで赤字額を負担してというのは無理な話。

#### 【北海道新聞】

それを覆すのは難しかったということか。

#### 【余市町長】

今のところはそのとおり。

#### 【小樽市長】

初期投資で約45億円、年間で約5億円の収支不足が見込まれていることについて、北海道、

小樽市、余市町の3者で負担していくことは、財政的に厳しいということと、先ほども言ったが、将来人口が減っていく推計がある中で維持していくのは難しいということ、もう1点は新しいバスルートが提案されており、塩谷から最上町に抜けるショートカットする路線が示されているので、それで便益も確保できるということで、十分バスが鉄道に変わり得るという、代替性はあるという判断で、私どもとしてはバス転換を容認するという立場を取った。

**【北海道交通企画監】**

繰り返しになるが、まず両首長の判断があった上で、全道の鉄道も同じだが、国の支援のない中で、地方だけで維持するというのは極めて困難であると。最後まで粘ったが、国からは支援がないという回答だったので、代替するバスの利便性をできるだけ落とさずに、更に利便性を高めることで代替が可能と判断し、こういう結論になったと理解いただきたい。

(了)