

北海道新幹線並行在来線対策協議会 第11回後志ブロック会議 議事録

〔 日 時：令和3年12月27日（月）11:00～12:20
場 所：ホテル第一会館（倶知安町） 〕

1 開 会

2 挨拶

【北海道交通企画監（座長）】

本日は、年末のお忙しい中、「北海道新幹線並行在来線対策協議会第11回後志ブロック会議」にご出席いただきまして、感謝申し上げます。

また、本日のブロック会議には、地域協議の過程の中で課題となっている事項に対しまして、関係機関から情報提供をいただけるということで、国土交通省北海道運輸局の野本部長、JR北海道の萩原副本部長のお2人にお越しいただいております。どうぞよろしく申し上げます。

さて、前回、11月に開催したブロック会議では、長万部・小樽間における経営分離後の地域交通の確保方策として、三セク鉄道やバスなど3つの交通モードにおける収支予測の最終結果をお示しし、皆様からご了承をいただいたところでございます。

沿線自治体の皆様におかれましては、その結果をもとに議会議論や住民説明等を行い、本日の会議では、これらの各地域での協議の結果などにつきまして皆様からご説明いただくことになっております。

道といたしましては、引き続き、地域交通の確保方策の決定に向けて沿線自治体の皆様と協議を進めるとともに、地域にとって最適な公共交通のあり方について、議論を深めてまいりたいと思いますので、本日はどうぞよろしく申し上げます。

3 議 題

（1）課題に対する関係機関からの情報提供について

【北海道交通企画監（座長）】

地域協議を進めている中で、沿線自治体の皆様から寄せられた課題につきまして、今回、ご出席の関係機関の方からご説明をいただきます。まずは、上下分離方式をはじめとした国の支援策などにつきまして、国土交通省北海道運輸局から申し上げます。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

本日はお招きいただきまして、誠にありがとうございます。皆様のこの地域の持続可能な公共交通のあり方についてのこれまでの検討に対しまして改めて敬意を表したいと思います。

本日は、資料1にございますけれども、国土交通省に対していくつか情報提供を、ということでございますので、私の方から申し上げたいと思います。

資料1にもございますけれども、大きく5点ほどお話をいただいております。このうち、最初の3つは同じような話かなと思いますので、まずこちらについてお話を申し上げたいと思います。

まず今議題になっております函館線は、これまで、函館・札幌間を結ぶ広域の幹線交通として、あるいは地域の足として、そういう役割を担って参ったと承知しておりますけれども、現在建設中の北海道新幹線札幌開業後は、新幹線がこの区間の広域幹線交通を担うということになり、新幹線開業後の並行在来線につきましては、地域の足の確保を図っていくための手段になると考えております。

また、北海道新幹線新函館北斗・札幌間の着工に際しましては、JR北海道がこの区間の並行在来線を経営分離するということにつきまして、皆様をはじめとしまして、沿線自治体の皆様の同意をいただいているというところでございます。

こうしたことから、並行在来線がJRから経営分離された後の地域における効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けては、地域においてご議論いただくべきものと考えてございまして、国が並行在来線の鉄道を保有するという考えはございません。

ただ一方で、2点目になりますけれども、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保は重要な課題であると認識しております。このため、「地域公共交通確保維持改善事業」等という事業がございまして、こちらを通じて、生活交通の確保ですとか、快適で安全な公共交通実現への支援というのを行っているところです。

従いまして、地域におけるご議論の結果、JRから経営分離される並行在来線を存続するという場合には、国としても、JRから並行在来線会社への譲渡資産に関する税制特例の他、安全輸送の確保の観点から、並行在来線会社へのレール・枕木などの安全性の向上に資する設備の更新などの設備投資への支援を行っているところです。

また、同事業では、地域公共交通の確保維持の観点から、地域間交通ネットワークを形成する幹線バスですとか、コミュニティバスへの運行支援、欠損補助を含めてのものでございますが、などの支援を行っております。従いまして、地域のご議論に応じて、バスということであればご活用いただきたいと考えてございますが、この中では、鉄道の運行経費への支援制度というのはないということになっております。

それから3点目、「地域交通の確保に向けた考え方」ですが、繰り返しになりますけれども、北海道新幹線新函館北斗・札幌間の着工に際しましては、JR北海道が並行在来線を経営分離することにつきまして、皆様をはじめとする沿線自治体の同意をいただいているところでございます。また、新幹線開業後の並行在来線につきましては、地域の足の確保を図っていくための手段となるということでございます。

こうしたことを踏まえ、新幹線開業後の地域における効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けましては、地域においてご議論いただくべきものと考えております。その際、国としても必要な支援を行ってまいります。すでに、函館線山線（長万部・小樽間）沿線を含む志エリアでの広域公共交通計画策定に向けまして、調査検討経費への補助を別途行っているところです。また、先ほど申し上げましたような、並行在来線会社への鉄道安全設備投資の支援やバス運行者へのバス運行支援、こういった支援措置の活用についても、ご検討いただければと考えているところでございます。以上が最初の3点に対する考え方でございます。

次に、4点目に、「災害発生時の迂回路に対する貨物調整金についての考え方」ということでご質問いただいているところでございます。ご承知のとおり、貨物調整金は、並行在来線区間をJR貨物が経営分離後も引き続き走行するという場合に、JR貨物が支払う線路使用料負担が大幅に増加するというのを踏まえまして、並行在来線会社に対してJR貨物から適切な線路使用料が支払われるよう、JR貨物に対して助成するというものでございます。

なお、ご指摘のところは、おそらく旧信越線のお話だと思いますけれども、旧信越線におきましては、定期的な貨物列車の走行がない区間でありまして貨物調整金が措置されている区間がございまして。ただこれは、新幹線の工事実施計画認可時に、すでにJR貨物が当該路線で事業許可を受けていて、また現在も受けているということでございますので、その際の判断としまして、経営分離後の災害時の貨物鉄道の緊急輸送確保という観点から措置が必要だと考えられたものと承知しております。

この点、函館線山線（長万部・小樽間）に関しましては、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事実施計画の認可が行われた平成24年6月の当時、JR貨物は事業許可を受けていなかったということでございますので、旧信越線のケースに該当しないと承知をしているものでございます。

それから5点目、「経営安定基金の拠出について」ということですが、繰り返しになりますけれども、北海道新幹線の着工に際しましては、JR北海道が並行在来線を経営分離するということにつきまして、皆様をはじめとする沿線自治体の同意をいただいているところでございますので、並行在来線は地域の力で維持することが基本と考えておりますので、JR北海道の経営安定基金を活用するということは想定されていません。

一方で、先ほど申し上げましたとおり、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保というのは重要な課題であると認識しておりますので、国としても先ほど述べたような形での支援制度を活用しながら、必要な支援を行ってまいりたいと考えてございますが、経営安定基金の活用については、想定していないということでございます。

以上、5点についての国の考え方を紹介させていただきました。私からは以上です。

【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。ただ今、国土交通省北海道運輸局から説明ありましたが、せっかくの機会ですから、何かご質問があれば提案したいと思いますが、いかがでしょうか。

【ニセコ町長】

ご説明ありがとうございます。2点目の設備投資への支援は実施しているという考え方ですが、例えば、山線（長万部・小樽間）の鉄道とか、トンネルを改修する場合、国として支援をするという内容が該当するののかというのと、それが10/10の支援なのか、どの程度の支援というイメージなのか教えていただければありがたいんですが。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

こちらは補助でございますので、ケースに応じてですが、1/3もしくは1/2といった形での補助となっております。

【余市町長】

ご説明ありがとうございます。国土交通省鉄道局の所管事務の中に「JR北海道に関するもの」というのがありますけれども、具体的にどういう業務を所管されているのかお尋ねしたいと思います。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

JR北海道に関する事務としましては、旅客鉄道株式会社法（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律）というのがある、JR北海道、JR四国、それからJR貨物が対象となっておりますが、これに基づき、3社は区別して、一般の鉄道会社と違う形で事務を行っています。

【余市町長】

ありがとうございます。すなわちJR北海道の輸送戦略といいますか、運輸政策については、国土交通省で所管するというような理解でよろしいでしょうか。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

事業計画はJR北海道が作ることとなりますけれども、こちらについての認可を行っております。

【余市町長】

JR北海道が関係する地域の足の確保に関しては、先ほど、並行在来線に関しては、地域で考えていただきたいという話がありましたけれども、JR北海道が管轄する鉄道で国土交通省が所管事務としてやるものとしては、北海道新幹線とJRの特急、そういうことになるという理解ですか。すなわち、主要幹線のみが国土交通省が所管し、それ以外の地域の並行在来線に関しては、地域で考えてくださいというようなご説明に聞こえたというか、そう理解したんですけども、それで私の理解が正しいか確認させてください。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

JR北海道の経営についてということでございますので、北海道新幹線だけということではないと考えますが、この並行在来線につきましては、先ほど何度も説明をさせていただきましたとおり、北海道新幹線の着工に際しまして、ここをJR北海道から経営分離するというところについて皆様からも同意をいただいているところでございますので、函館線山線（長万部・小樽間）の並行在来線としての経営分離後のあり方につきましては、地域でご議論いただきたいということでございます。その際にそれに必要な支援につきましては、先ほど申し上げた地域公共交通確保

維持改善事業というのがございますので、そうしたものを通じて行いたいと思っています。

【余市町長】

はい、わかりました。今、話題になっている並行在来線、具体的には私も余市町を管轄しておりますので、輸送密度のある余市・小樽間に関しては維持をするべきではないかと言っているんですけども、北海道の全体の線区を見ますと、それ以下の輸送密度のところがたくさんあるんですけども、この高い輸送密度を誇りながら廃線の危機に瀕している路線というのは、国の全体の公共交通政策から見ても、非常にレアなケースではないかと思いますが、この並行在来線の経営分離には同意したのであるから、国土交通省としては、その点、輸送密度に限らず、北海道の地域公共交通の足ではあるけれども、あとは国の考え方とか全く関係ないから、地域でやってくださいという形ということの良いでしょうか。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

経営分離の同意をいただいているというところだと思います。一方で、先ほど申したとおり、地域の足の確保が大事ではないということでは全くございません。それについては、先ほど申し上げた、鉄道であれば安全設備の投資、バスであればバス運行補助、こういった形で地域の足の確保について国として支援をしているというところでございます。

J R北海道からは経営を切り離すということになってございますので、その後の地域の足をどうするかということについて考えなければいけないということと考えております。

【余市町長】

J R北海道の株主はどなたになりますでしょうか。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

株式を保有しているのは鉄道・運輸機構であり、大きく言えば国です。

【余市町長】

ありがとうございます。J R北海道の株主はJ R T T（鉄道・運輸機構）になると思うんですけど、J R北海道の経営戦略として、並行在来線の経営分離に同意したけれども、このぐらいの輸送密度があるのであれば、経営的に維持できるのではないかという感覚がもしかしたらあるのかもしれませんが、株主として経営分離に同意している以上は、それは一切無いというような感覚かどうかをお聞かせください。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

新幹線の着工に際しましては、着工5条件というものがあり、この中で、新幹線と並行在来線の両方をJ Rが経営するというのは、経営上の過重な負担となる場合があるということから、J Rの経営から切り離すということについて沿線自治体の同意があることが前提で着工しているというところでございますので、それをスタートとして考えないといけないと思います。

【余市町長】

では、株主としてもJ R北海道が経営分離に同意した以上は、一株主が経済的に採算ベースに乗るんじゃないかという考えがあったとしても、同意している以上は株主としては、もうやらなくていいという、そういう判断だということですね。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

国としては、先ほど申し上げましたとおり、経営安定基金を使うとかそういったことは考えられませんけれども、地域公共交通確保維持改善事業もございますので、そういった形で地域の足の確保ということは図っていきたいと考えています。

【余市町長】

ありがとうございます。次に経営安定基金についてなんですけども、経営安定基金は並行在来線の経営分離後は使えないというようなお話でしたけれども、経営分離して三セクになるのかどうか分かりませんが、それまでは経営安定基金はこの山線（長万部・小樽間）に関しては適用されるという理解でよろしいでしょうか。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

経営安定基金は、厳しい経営状況が見込まれるJR北海道に対して、基金の運用益をもって損失を補てんし、将来的には経営自立を目指すために、国鉄改革の際に措置されたものでございますので、JR北海道の経営を支えるものとして、その限りで活用されるものです。

【余市町長】

それはいつまで想定されますか。具体的に山線（長万部・小樽間）のケースに落とし込むと経営安定基金が適用されるのはいつの段階まででしょうか。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

先ほど申し上げましたとおり、経営安定基金の趣旨は、JR北海道の損失を補てんするためのものであり、その限りにおいてということになります。

【余市町長】

私の質問はいつまでに、そもそも経営分離に同意した時点までなのか、それともJRのルールを使わなくなる時までなのかという趣旨なんですけど。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

経営安定基金は先ほど申し上げましたとおり、JR北海道の経営をサポートするというものであり、特段どの線区に対して経営安定基金が使われるというような、特定の線区の維持に紐付いたものではございませんので、ご質問のような山線にいつまでということへのお答えと、経営安定基金の性格とは異なるものです。

【余市町長】

いや、私の趣旨は、例えば三セクにした場合、経営安定基金は使えませんよ、というお話だとします、それは理屈から言って当然の話であって、これはJRの損失を補填するものだから、三セクに使えないですよっていう論理は成立する。ただ、現在、JRが運行している以上は、経営安定基金で運行されていますという論理の構成になるじゃないですか。現時点においてはJRが動いているから。そう考えると、JRがこの線区で動かなくなった時点で、経営安定基金は切り離して考えられますよというような説明ができるというのが私の質問の趣旨なんですけど。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

私の理解が足りていないのか恐縮ですけど、繰り返しですが、あくまでJR北海道に対する措置であるということですので、いつまでという意味では、経営安定基金は法律に基づいて措置されておりますので、その限りということになりますが、経営安定基金は線区と結びつけているものではありませんので、町長のご質問のような、経営安定基金は函館線でいつまでという性質のものではないということです。

【余市町長】

いや、わかった上で、質問しているんですけど、そもそも三セクになりますといった時点で切れる、理論上は。例えばね。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

三セクに経営安定基金を充てることはございません。

【余市町長】

すなわち三セクになります、って言った時点で切れるじゃないですか。だとしたら、その時点と言えるんじゃないですかっていうのが私の質問の趣旨ですなんけども。

J Rが運行を維持している以上はJ Rの経営補てんに使われています、J Rじゃなくなったら使いませんというのはシンプルに考えたらそうですよね。だとしたら、仮にこの線区が三セクになった時点では、経営安定基金からは切り離されるから、J Rである限りにおいては、経営安定基金がJ Rの損失を補てんするために使われますという、シンプルにそういう整理で、そういう理解だと思うんですけど。

【国土交通省北海道運輸局交通政策部長】

性質が違うということではありますけれども、J R北海道の経営に対する支援策でございますので、その意味でJ Rが運行する限りにおいてということです。

【北海道交通企画監（座長）】

他にございますでしょうか。よろしいですか。まずは一旦、次に進めさせていただきたいと思えます。

続きまして、新幹線開業後の経営分離の合意などにつきまして、J R北海道から情報提供をお願いします。

【J R北海道総合企画本部副本部長】

このような説明をする機会をいただき、誠にありがとうございます。

3点の設問があり、1点目が、「経営分離の同意の見直しの可能性について」ということであります。

本ブロックの当該区間につきまして、私どもとしては、経営分離の見直しをする考えはありません、というお答えになります。

これは、整備後の新幹線と並行在来線とともに経営するということは、当社にとって過重なる負担になり得るだろう、ということが想定されることから、経営分離の考えを変更する考え方はない、ということをご理解いただきたいということです。

続いて、2点目、「J R北海道への運行委託について（赤字補てんを前提）」でございます。

これにつきましては、まずは、鉄道事業の運行業務の委託ということにつきましては、本来想定される区間を運営される鉄道会社があって、その会社とJ R北海道が契約を結ぶもの、という想定となります。また、鉄道事業を運営するに当たりましては、鉄道事業法など関係法令、あるいは規則に則って、可能な業務の範囲について、関係各所と相談しながら、検討する必要がある、このようにも考えているところであります。そういった考え方の上に立ちまして、仮に運行委託について、当社にお話をいただくということになった場合には、必要な経費をご負担していただくなど、前提ということではございますけれども、運行委託について検討する用意がある、ということは申し上げたいということでございます。

続きまして、3点目、「第三セクター鉄道への支援について」でございます。

こちら、仮に、第三セクターの鉄道会社が立ち上がられるという場合で、どのような業務内容ということなのかもしれませんが、支援のご要請があった場合には、私どもの会社の経営体力で対応できる範囲、ということに限らせていただきますけれども、可能な限り協力する所存で考えております。ちなみに、現在も道南いさりび鉄道様とも、様々な協力関係を結んでございます。当社から、道南いさりび鉄道様に人員を出向という形で、一定の条件をつけてはございますけれども、派遣をさせていただいて、業務運営などにご協力をさせていただくといったこと、あるいは営業施策、あるいは保守、そういったことにおいても、様々なところで打合せ、といったこともさせていただいているところでございます。

【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございます。ただ今のJR北海道からのご説明について、何かご質問はございますでしょうか。

【余市町長】

ご説明ありがとうございます。現在JR北海道さん、承知しているところであります。それに伴って、様々な輸送密度の低い線区、2,000人以下の線区がたくさんあると思うんですけれども、それについての見方、見解を教えてくださいたいと思います。

質問の背景としては、以前のブロック会議のときに、輸送密度2,000人ぐらいであれば鉄道が能力を発揮できるという回答をJR北海道からいただいておりますので、それ以下の線区もたくさん北海道にはありますが、それについての見方、どのように見てらっしゃるのか、というのを伺いたいという趣旨でございます。

【JR北海道総合企画本部副本部長】

輸送密度につきましては、30数年前の国鉄分割直前の作業で、鉄道輸送に適切であろう、というのが「8,000人以上」という目安がございました。その中で、当時、いわゆるバス転換の対象となったのが「4,000人」でありました。実際に、バス転換が行われたのが「実質2,000人規模」のところが多く、当時道内の営業キロが4,000キロだった鉄道路線網が、実質2,500キロに減少したということでもあります。その後、大変厳しい中でも何とか私どもも努力をいたしまして、そういった厳しい4,000人未満ですけれども、何とか努力をしようということと続けてきた中身でございます。

その中で、輸送密度200人から2,000人未満の8線区と、200人以下の5線区については、5年前に、私どもの会社では単独維持困難でございます、ご相談させていただきたい、ということをお願いさせていただきました。その中で、200人未満の路線については、3線区をバス転換とさせていただいたり、あるいはバス転換協議をお願いしたりということ、一方、200人から2,000人未満の線区については、アクションプランを策定させていただきまして、沿線の皆様と利用促進とコスト削減について、いろいろ議論をさせていただき、令和5年度を一つの境に、それ以降を含めてご相談申し上げている、という状態でございます。

長万部・小樽間につきましては、並行在来線、新幹線開業に当たっての5条件のスキームの中で、私どもとしては、先ほど申し上げたとおり、整備後の新幹線と在来線とともに運行することについては、当社の経営からすると過重な負担になってしまうということから、この区間について、経営分離をする、ということをお願いさせていただき、同意をいただいた、と理解をしているところでございます。

【余市町長】

ありがとうございます。ちなみに、北海道新幹線開業は何年になりますでしょうか。

【JR北海道総合企画本部副本部長】

10年後、2030年度末に向けて、今、様々な努力をさせていただいていると思っておりますし、私どももできるだけことをしたいというつもりでいろいろと動いているところでございます。

【余市町長】

ありがとうございます。すなわち、2030年度までJR北海道さんで小樽・長万部間は運行されるという理解でよろしいでしょうか。

【JR北海道総合企画本部副本部長】

皆様の様々なご議論を見ながら、私どもとしては、整備・着工の考え方、全国的な動きから申しますと、新幹線開業するまで、私どもとして、今のまま進めていくことを基本的には考えてお

ります。

【余市町長】

ありがとうございます。

【北海道交通企画監（座長）】

他にごきますでしょうか。よろしいでしょうか。もしありましたら、最後にお受けします。

今のご回答の他に、JR貨物の件、それから北海道中央バスの件につきまして、事務局からご説明します。

【事務局】

JR貨物から、災害時の代替ルートの考え方につきまして、ヒアリングを行いましたので、ご報告をさせていただきます。

JR貨物としては、代替ルートの確保として、鉄路やトラックなど選択肢が多い方が良く考えているものの、災害時における代替ルートとして函館線（長万部・小樽間）を活用することは現状では課題が多いというところがあると認識しております。

2000年の有珠山噴火の際に貨車を牽引した「DD51形式機関車」につきましては、現在全数が「DF200形式機関車」に置き換わっております。若干大きな機関車になったことから、線路を所有するJR北海道からは、「DF200形式機関車では走行できない区間が複数箇所ある」と確認しているということでございます。

そのため、同ルートにおける「DF200形式機関車」の走行に関しましては、詳細な技術検討、それに伴う改良工事、それから、その費用負担のあり方などの課題があるということが想定されております。その他、「DD51形式機関車」は既に北海道では運用されておらず、本州に数車両在籍しているが、一部仕様が違っていることから、この区間での貨物列車の運行は、前回の迂回輸送時よりは大変厳しい状況となっていると考えている。

これらの課題を解決したのちに「鉄道事業の申請・許可」や「線路使用契約」が可能となることから、JR貨物としては、災害時においては、貨物列車が通常運行している区間において折返運転と代行トラック等の組み合わせによって代替輸送ルートを構築することを優先的に検討している、ということでございます。

余市・小樽間のバスの輸送能力の検討について、「参考」の資料をご覧ください。

余市・小樽間は鉄道のご利用が多い区間のため、余市・小樽間の鉄道利用者をバスで代替輸送できるのかどうかを検討するため、今回、北海道中央バス様から余市・小樽間のバス利用者数のデータをいただきました。こちらのデータを使って、幹事会において検討を行いましたので、その結果についてご報告いたします。

まず、「1 1日あたりの輸送量の検討」でございますが、現在、余市・小樽間は、JR北海道が33本、バスが121本、そのうち中央バスが113本、運行しております。単純に輸送能力を計算しますと、中央バスの運行で、1日約6,780人のお客様を運ぶことができます。実際に乗っていらっしゃる方、乗車人員の部分ですが、JRをご利用の方、それからバスをご利用の方、合わせて4,170人となっておりますので、バスの輸送能力から引きますと、まだ2,000人以上の余裕があるという結果になります。

次に、「2 ピーク時間帯の検討」でございますが、余市・小樽間は特に朝の7時台、8時台の通勤・通学の利用が集中している時間帯となっております。このために、7時台、8時台はバスを増便する必要がある、となります。ただ一方で、6時台や9時台はまだバスの輸送に余裕がある状況になっているため、バスのダイヤを調整するなどの工夫をすることで、机上の計算ではございますが、実際の増便は1本程度になると考えております。

なお、実際の運行に当たりましては、利用客の皆様の利便性なども考慮しながら、改めて検討が必要なものと考えております。

【北海道交通企画監（座長）】

ただ今の報告に対しまして、何かご質問ございますでしょうか。

よろしいですか。

よろしいということだと、ただ今のご報告をもちまして、これまで皆様から寄せられた課題については、整理されたと考えております。

【余市町長】

先ほど質問し忘れたので申し訳ありません。

J R北海道にご質問なんですけれども、仮に、並行在来線がバス転換された場合の鉄道はどうなるのか、ということをお教えいただきたいんですけれども。レールをはがすのかどうか、というようなことです。

【J R北海道総合企画本部副本部長】

実際は、沿線の皆様とご相談させていただいて、線路敷や駅などの用地などについて、どういう活用をされていく、というご相談をさせていただくことになると思います。その中で、例えば土地をお譲りするとか、様々な具体的な事柄になっていくと認識しております。あくまでも「仮」ということでございますので、そういう回答になります。

【余市町長】

ありがとうございます。一般論として、J Rさんが鉄路をはがす場合は、J Rさんの負担で鉄路をはがされるということではよろしいですか。

【J R北海道総合企画本部副本部長】

どなたも所有、活用されないという場合には、私どもで管理をしていく、といったことが基本になってくる、ただ、管理のしかたについては、やはり地域の皆様としっかりと話をさせていただくことで、管理ができるようご相談させていただきたいと思っております。

【余市町長】

具体的には、鉄路をはがす場合は、地域がはがす代金を負担しなければならないのかどうか、ということについてはいかがですか。

【J R北海道総合企画本部副本部長】

現状、管理をしているのは私どもになると思っておりますので、私どもが基本的には撤去をしていくことになるかと思っております。ただ、やはり、その土地を使いたいとか、様々なご要望がある場合がありますので、そこは所有を移すなり、施設を貸すなり、そういう具体的なご相談をさせていただくことになる、そういうふうには思います。

【余市町長】

所有を自治体である場合は自治体で管理、それ以外の場合はJ Rさんが撤去なり処分するということですね、わかりました。ありがとうございます。

【北海道交通企画監（座長）】

他にございますでしょうか。

なければ、協議会として、課題は整理させていただいた、ということにさせていただきたいと思っております。

(2) 沿線市町の協議状況について

【北海道交通企画監（座長）】

8月のブロック会議では、「年内を目途に地域交通の確保方策の絞り込みを行う」としておりまして、これまで沿線の皆様には、住民説明会や、議会への説明などを行われてまいりました。資料2は、沿線自治体における住民説明会等の協議状況を取りまとめたものです。この件に関しまして、協議の状況、皆様の方向性、お考えをお伺いしたいと思います。

【倶知安町長】

倶知安町の協議状況について、報告させていただきたいと思います。

まず、住民との意見交換会を開催させていただきました。11月に入ってから、10会場、約100人の参加をいただいたところでもあります。この100人が、多いのか、少ないのか、そういった議論は当然あるわけですが、これまでこのテーマにつきましては、北海道新幹線着工以来、ずっと存在していた、今、突然湧き上がったテーマではない、そういったところが町民の中にもかなりあったのかなと思っているところでございます。

これまで、多くの方々と語り合ってきたところを踏まえまして、改めて、現町長として、よくよく考えを重ねてきたわけですが、町としての方向性につきましては、長万部・小樽間はバス運行としたい、そういった考えに至っているわけですが、その理由として、3点ほどあるのかなと、整理しています。

1点目は、並行在来線残すのか、残さないのか、そういうことを問われているわけではないのか。住民にとっては、隣の町に行くには、どんな公共交通が必要なのか、便利なのか、そういった視点を何より大切にしなければいけないのではないかと考えました。

2点目に、どんな交通手段を選択したとしても、地元としての負担は今後も避けられないであろう、と思っております。三セクで鉄路を残す場合のコストの大きさ、これらは、先々の世代にわたって、改善され、軽減されるわけではないだろうと、そう考えたわけですが、

3点目、沿線市町や北海道がバスでの運行を方向性としたとしてもバスに転換する準備が、課題も相当多数あるだろう、と想像します。現在、各バス会社においても、経営の厳しさに直前している、そういった中でこのたびのバス転換に対する調整は相当時間がかかるだろうと思っております。そのための時間を十分にかけていく、ということが必要であって、今の鉄道以上の住民にとっての利便性、快適性を求められるのではないかと、そういったことを考えながら、倶知安町としては、沿線市町、さらには後志及び長万部の全体の地域における中長期的な新しい公共交通体系の仕組みをしっかりと構築していく、今すぐ取り組まなければならない課題であろうと考えたからでございます。

これまで住民の方々とお話ししても、様々なご意見がございました。本当に、耳に入ってくるだけでも、様々なご意見がございました。当然だと思います。あるものが無くなるといった悲しさ、寂しさ、というのも当然あります。しかしながら、これから私たちが将来に向けて、地域にとっての最適な公共交通のすがた、これを判断していくというのが今求められているだろうと思っております。ですから、こうした様々な意見を背景に、今後も皆様と一緒にがんばっていきたくと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それと、大変恐縮ですが、資料を1枚配付させていただきました。これまでこのブロック会議におきましても、実は倶知安駅を整備するにあたって、1日も早い地域交通の方向性の決定をぜひお願いしたいということで来たわけですが、大変だと言っているだけで、具体的な説明をなかなかする場面がございませんでしたので、このペーパーに基づきまして、報告・説明させていただきたいと思っております。

まず、町が想定しているスケジュールや流れについてであります。今年度、東口駅前広場については、町が設置した整備推進委員会におきまして、施設配置の計画ですとか、駅前広場の区域の設定など検討が進められ、基本構想がまとめられたところでございます。現在は、来年度からの実施設計と、都市計画変更に向けた事前協議を行うために必要となる、基本設計の図面の作成、あるいは概算工事費の算出など、基礎資料の作成を進めているところでございます。想定しているスケジュールでは、その後、令和5年度に都市計画変更の決定を行い、令和6年度に事業に着

手をしたい、と考えております。東口の駅前広場の範囲としましては、北側は駅前公園の駐車場から、南側は道南バスの倶知安営業所が現在ありますが、その敷地までとしています。このため、事業着手後、まずは道南バスの営業所の移転を目指すこととしています。用地補償費を算出する調査期間や、実際に道南バスが町内の代替地に営業所を建て、その後に、移転することを想定しております。ですから、期間としてあわせて2～3年を想定しているところでございます。

その後に、駅前広場の造成工事に実際に入るわけでございますけれども、資料の黄色い枠の中をご覧ください。その際に、課題の1点目として、現在の倶知安駅の駅舎がございます。造成工事に着手する際には、現駅舎の撤去が終わっている必要があります。在来線が存続する場合、例えば高架下などに駅機能を移設する必要があります。廃止の場合は、撤去のみ、ということになりますけれども、いずれにしても、現駅舎が駅前広場を整備する上での支障物件となっている実態がございます。仮に、在来線の方向性が決まっていないうちで、駅前広場整備を進めるために移転ということも考えられますけれども、駅舎内に函館線（長万部・小樽間）の運行に必要な信号施設というものが入っています。この施設には、JRさんからお話ですと、莫大な経費がかかる、移設には7億円以上、あるいは10億円近くかかるのではないかと、とかそういったお話も出ているところでございます。これらに対応するにも、公費、国費等を使って移設した後に在来線の廃止が決まった、ということになれば、相当な手戻り、手戻りだけではなくお金の無駄というものが発生して、大変なことになるのかな、と思っております。

次に、課題の2点目でございます。西口につきましては、観光送迎バスの駅前広場と一般車両向けの駐車場の整備を検討しているところであります。西口駅前広場につきましては、鉄道敷地側に整備することになりますので、在来線の方向性が決まらなければ、施設配置計画や駅前広場の区域の設定などを決めることができません。すでに、東側のスケジュールより遅れているところでございます。また、西口駅前広場については、アクセスのための道路も合わせて整備する必要があります。整備には、3～4年かかるのかな、と考えております。

そして、課題の3点目として、駅前広場の造成工事を見込んでいた時期と鉄道・運輸機構の新幹線駅舎工事が時期的に重なる、そういった課題がございます。円滑に工事を進めるためにも、詳細な工事工程を早期に組む必要がありますけれども、鉄道・運輸機構が新幹線駅舎の工事工程を検討するにあたって、在来線側の敷地、ここは作業ヤードとして見込むことができないために、作業ヤードの確保、といったことも大きな課題となってきました。新幹線新駅周辺整備を進める上で、大きくこの3つの課題がございます。

在来線の方向性が決まらなければ、事業の着手も遅れ、結果として、開業時には駅前整備が終わっていない事態、さらには先ほど申したとおり、手戻り工事、コストの増大、無駄も覚悟をしなければいけない、そういったことが考えられます。こうした事態にならないようにということで、新駅周辺のまちづくりを着実に進めるためにも、1日も早い方向性の決定を望んでいるということでございます。これまでこうしたお話がなかなかできず、この場をお借りして、お話しさせていただきました。

【北海道交通企画監（座長）】

只今のご報告がありましたとおり、新幹線の駅舎の建築には、在来線が走っている中で工事をするなど、相当特殊な工事をしなければならぬことも含めて、今後、方向性が出ましたら、この話につきましても、しっかり詰めながら、今後の方向性を整理していきたいと思っております。

【共和町長】

今年5月に町長に就任してから、後志ブロック会議のあり方ということでは、基本的に、在来線はJRから経営分離、ということで進めていると認識しております。そういったことを踏まえまして、これまで共和町としても協議を重ねてきたというところであります。また、前回のブロック会議でもご説明申し上げましたけれども、倶知安町のまちづくりについても、隣のことということではなく、後志全体のこととして、しっかりとみんなで考えていきたいという思いで、なるべく早く、方向性を出した方がいいということで、私自身発言してまいりました。そういった中では、今年中に方向性を示すということでこのブロック会議である程度の方向性は出したとい

う認識の中で、これまで共和町としていろんなことを進めてきたというわけであります。そういった中で、11月に町政懇談会を4会場で実施しましたが、103人、多いか少ないかは別として103人の方に来ていただきました。資料には記載しておりませんが、この他にも、町内を代表する方々の会議、60数名のうち40名出席の中でも説明をさせていただきました。老人クラブ12団体のうち9団体、130～140人の中でも同じ説明をさせていただく中で、私の考え方を申し述べて、皆様方のご意見を頂戴したところであります。

前にも述べましたが、基本的には、次世代の子どもへの負担、また、これからの地域公共交通のあり方等をよくよく考えた中で、判断したところ、長万部から小樽までについては、バス転換という方向性で町内の皆様方にご説明申し上げたところであります。総意といたしましては、町長の考え方でどうだ、ということでご意見を頂戴いたしまして、12月17日に議員協議会において議員の皆様方のご意向を聞いて、それも総意といたしましてバス転換、ということでの町の考え方が出たところであります。

先ほど資料1について、国土交通省とJR北海道からご説明いただきまして、一層厳しい状況であると私は判断しておりまして、これまでどおりバス転換という方向性を表明させていただきたいと思っております。

ただし、前にも言いましたけれども、余市・小樽間については、両市町で考えていただくことになると思いますが、これについての負担が生じた場合につきましては、両市町でお願いしたいということをご承知いただき、今後はともそういう方向性で発言をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【仁木町長】

仁木町の出した方向性としては、端的にこの場で述べさせていただきますけれども、これまで9月に1回目の住民説明会を各地区で4回行い、そして12月には2回目の住民説明会を同じく4回行いました。そして、議会に対しましても、全員協議会の場で3回実施させていただきました、それぞれ町民の皆様の声聞きながら、私の思いや方向性を示しながら議論をしてきたところでございます。

最終的にはそれらの町民の声を集約しまして、町の方向性としては、持続可能な地域公共交通ネットワークを維持していくには、全線バス転換が現実的であるという判断になったことをこの協議会の場で報告させていただきます。

【余市町長】

余市町の方針としては、余市・小樽間に関しては鉄道です。その趣旨としては、輸送密度に着目して、2,000人以上の輸送密度があって、この大量輸送と迅速輸送を確保できるのであれば、手段は問わないんですけれども、現状は鉄道に分があるということから、余市・小樽間に関しては鉄道、という趣旨でございます。

【小樽市長】

小樽市でもこれまで地域の住民の皆様を対象に4回の説明会、それから小樽市全域を対象にした説明会を1回、合わせて5回開催をいたしました。協議会の資料に基づきまして、3つの案について、お示しをさせていただきました。

私どもの方からは、これから迎える人口の減少、それから将来の負担についてご説明をさせていただきましたけれども、とりわけ塩谷地区、蘭島地区の皆様からは鉄道を残していただきたい、という要望が寄せられました。「鉄道は生活の一部なんだ」というような強いご意見もいただきましたし、その際、国の関与を求める意見も出されたところであります。今日のブロック会議の中で、国の考え方が示されましたし、JR貨物の災害時の代替ルートについてのご意見も伺いましたので、私としては引き続き、地域住民の皆様に対して、国の考え方、それからJR北海道の考え方、JR貨物の考え方などを改めて地域住民の皆様にご説明していく責任があると考えているところでございますので、小樽市としては、今日は判断を保留させていただきますけれども、引き続き地域住民の皆様にご丁寧な説明を行ってまいりたいと考えております。

【黒松内町副町長（町長職務代理者）】

本町の協議状況について、説明をさせていただきます。今までに住民説明会、各種団体との懇談会を4回ほど開催させていただきました。50人ほど参加していただきまして、様々な意見をいただいたところでございます。また、町内に函館本線の長万部・小樽間の存続を求める黒松内住民の会がございます。12月13日に6項目ほどの要望が提出されております。また、議会とは、常任委員会という形でこれまでに3回ほど協議を行ってまいりました。最後は12月16日の協議でございますけれども、その際、3点ほど、疑問点が出されておりました。鉄道維持の場合の国からの財政支援はどうか、山線（長万部・小樽間）の貨物運行の可能性はどうか、広域公共交通体系の維持に関する国、道の考え、そしてまた支援等の確認をしてはどうかというお話をいただきました。この3点について、町からお答えはできなかつたものですから、大変申し訳ございませんけれども、町としての方向性は、本日、保留させていただきたい、そのように思っております。

また、今日、会議の中で国交省、JR北海道、JR貨物のお話をお聞きいたしました。その中で、概ね内容がわかりましたので、これを持ち帰って、なるべく早い時期に議会とまた協議し、町としての方向性を出していきたいと思っております。

【蘭越町長】

蘭越町のこれまでの状況について、ご説明を申し上げます。これまで在来線の存続を求める会の皆様からの要請、それと町内5か所での住民説明会、さらには議会との懇談等を行ってまいりました。特に、町内5か所で住民説明会を開催しました。かなり事前周知を行いながら、参加を呼びかけましたが、結果的にのべ51人という非常に少人数の参加となりました。その中でも様々な意見が出されました。

現在、蘭越町としては、この町内の51名の意見をもって議会と協議をするには、まだまだ、町民の意見をもう少し聞きたいという考え方を持っております。実は、先般、町民の方々、全戸にこの3つの示した資料を配布して意見集約という考えを出したところでございます。ですから、蘭越町としては、本日ここで判断はできませんが、住民から出た意見を、議会と協議をして、決定していきたいと考えております。

【ニセコ町長】

ニセコ町での状況については資料2にあるとおりです。この他に、並行在来線の存続を求める住民の会との意見交換をさせていただきました。最終的には住民の代表機関である議会が12月30日に第3回目の全員協議会を開くということがありますので、その結論を待って、総合的に判断させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【長万部町長】

今年4月から長万部町広報で毎月情報提供をしながら、意見の聴取もしてまいりました。そして、山線（長万部・小樽間）で、長万部で残っているのが二股駅1か所なので、地域に入って協議をさせていただいておりましたけれども、11月に3か所で意見交換会を実施させていただいて、その結果、資料2に出っていますが、集大成で34名の参加ということについては、非常に議論の活発な人にお集まりをいただいて、開催させていただきました。その際には、意見交換ですので、結論は出しませんでしたけれども、12月17日に議会の一般質問で「方向性としてどう考えているんだ」ということで提出がありました。その中で、「いろいろ議論があるけれども、長万部町として、今回、山線（長万部・小樽間）については、バス転換という形で方向性を決めていきたい」という話をさせていただいて、議会の委員会にもお集まりいただいて、この件を諮らせていただきました。本日、出席にあたっては、12月中に方向性を示すようにという約束もございましたので、我々もその線に沿って一生懸命努力をさせていただいて、議会も、町民の意見聴取、また、動向を検討しながらコメントをいただいていたところもあるので、これはやはり、町長の考え方として、「バス転換で行く、ということであれば、我々もそれを発言することを認めていきたい」と、「後志ブロックの皆さんの意思の統一が図られた段階で、議会として、正式にそれを決

定していこう」と話していただいて、本日この席に着いておりますけれども、やはりその町、その地域、その空気を見るたびに考え方が変わってくることも当たり前だし、じっくりやった方がいいのかなあ、そんな感じもしておりますけれども、長万部としてはバス転換の方向性は変わりはない、と思っておりますので、よろしく願いいたします。

【北海道交通企画監（座長）】

ありがとうございました。今回のブロック会議を目途に、方向性を確認させていただきました。

結果といたしましては、倶知安町、共和町、仁木町、長万部町がバス転換、それから余市町が鉄道ということでありました。その他、小樽市についてはまだ住民説明が必要だと、黒松内町、蘭越町、ニセコ町については、一定の説明を尽くしていきますが、議会議論をしっかりとやっていきたい、その時間をいただきたいというお話でした。

従いまして、今日、結論は出すことはできませんでしたが、ただ今の状況報告を踏まえすと、1月を目途に、再度、意見表明をする場を設けさせていただきたいと考えておりますので、態度表明をされた各町には申し訳ありませんが、もう一度お集まりいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

また、余市町、小樽市については、余市町が鉄道と表明されたので、小樽市の動向を十分考慮しなければならないということがありますので、その後、必要があれば我々道、小樽市、余市町、その他関係者が必要であれば関係者を含めて、さらに、今後の方向性について深掘りしていきたい、と思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

（3）その他

【北海道交通企画監（座長）】

そのほか、「議題3 その他」とございますが、最後に何かお話があれば、発言をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

【余市町長】

国土交通省さん、JRさん、ご説明ありがとうございました。

先ほどの私の質問をサマライズ（要約）して議事録に残すという観点からまとめておきたいんですけども、JR北海道としては、新幹線開業後、余市・小樽間はこれだけの輸送密度があるけれども、JRとしては並行在来線をやるつもりはありません、という話と、株主である国としてもやりません、というお答えでした。

他方で、新幹線開業の2030年度まではJRが運行しますとおっしゃっており、JRが運行している間、JR北海道が赤字の場合は経営安定基金が適用されますという話も伺いました。

また、仮にバス転換の際の撤去費用は、自治体が引き取らないのであればJRが撤去するというのを伺いました。ありがとうございました。

【北海道交通企画監（座長）】

そのほか、ございますでしょうか。

それでは、年末のお忙しいところありがとうございました。引き続き、地域交通の確保に向けて、皆様と協議を続けさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いしたいと思います。