

## 第1回北海道新幹線並行在来線対策協議会渡島ブロック会議 議事録

日時：平成24年11月1日（木）

13:00～14:00

場所：渡島総合振興局402会議室

### （北海道並行在来線担当課長）

- ただ今から、第1回北海道新幹線並行在来線対策協議会渡島ブロック会議を開催します。本日は大変お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。私は本協議会の事務局を担当している、並行在来線担当の菰田と申します。どうぞよろしくお願ひします。
- それでは開会に当たり、総合政策部長の荒川よりご挨拶を申し上げます。

### （北海道総合政策部長）

- 日頃大変お世話になっております。道の総合政策部長の荒川です。開会にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。
- 9月7日に北海道新幹線並行在来線対策協議会を開催させていただき、市町長さんには札幌までお越しいただき、ありがとうございます。また、今回第1回目となります、渡島ブロック会議にご出席いただき、改めて感謝申し上げます。
- 平成27年度の新函館（仮称）開業まで、あと3年半を切りました。3年半後には、いよいよ北海道に新幹線がやってくる、正に北海道における新幹線時代の幕開けです。道南地域はもとより、開業効果を全道各地に波及させることが一番大事ではないかと思っており、地域の活性化や観光の振興に繋げて参りたいと思っております。
- このような中、本年6月には、長年の悲願でありました札幌延伸が決定しました。この間、本当に皆様方にはご理解とご協力をいただき、改めて感謝を申し上げます。札幌延伸に向けては、工事期間が約24年と示されておりますが、北海道の活性化、経済の活性化を考えますと、工期は少しでも短くすることが必要と各方面からもご意見をいただいております。今後、早期完成に向けて改めて皆様と手を携えて、オール北海道での取り組みを進めて参りたいと考えております。
- 一方、札幌開業に伴い、JRから経営分離される函館線（函館・小樽間）は、今後、人口減少や少子・高齢化が進む中、通勤・通学といった日常生活を支えるため、あるいは、地域の活力を支えるため重要な役割を担っていますが、どのように確保していくかが大きな課題となってきます。このため、基本的には、北海道新幹線並行在来線対策協議会の2つのブロック会議の場で、札幌開業時に向けて皆様とともに地域交通のあり方、確保方策について、調査研究あるいは検討を進めて参りたいと考えております。
- 本日はその第一回目ですが、今後の会議における検討材料となるよう、函館線の利用状況や将来の利用見込み、国の並行在来線に対する支援措置などについてご説明し、意見交換させていただきたいと思っておりますので、今後とも皆様方のご協力、そして忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。本日はありがとうございます。

**(北海道並行在来線担当課長)**

- それでは、議事に入る前に、お手元に配付しております資料を確認させていただきます。
- ・資料1 函館線(函館・小樽間)の旅客流動調査・将来需要予測調査の結果について
  - ・参考資料 函館線(函館・小樽間)沿線市町の将来人口の推移
  - ・資料2 並行在来線に対する国の支援制度
  - ・資料3 先行県における並行在来線の状況
  - ・資料4 当面の調査研究スケジュール
  - ・冊子として、函館線(函館・小樽間)の旅客流動調査・将来需要予測調査報告書の6点を配付しております。
- それでは、早速議事に入りますが、これ以降、荒川部長の司会進行により議事を進めます。

**(北海道総合政策部長)**

- それでは、私の進行で本日の議事を進めさせていただきます。お手元の議事のうち「3議題」に沿って進めさせていただきます。まず、議題「(1) 函館線(函館・小樽間)の旅客流動調査・将来需要予測調査の結果について」、事務局から説明します。

**(北海道新幹線推進室主幹)**

～資料1により説明～

**(北海道総合政策部長)**

- 主に通勤・通学で6割程度利用されているという実態が把握されたところであり、また、全体の中で区間毎にかなり状況が違っていることもご理解いただけるのではないかと考えております。この将来予測の元になっているデータは、国立社会保障人口問題研究所による予測値ということで、すでに前々からオープンになっている資料ですが、現状の年齢階層別人口から将来を推計していますので、例えば新幹線といった新たな要素は入っておりませんが、このまま行けばどうなるかということで推計された数字です。何かご質問等がございましたらお願いします。

～意見なし～

- よろしければ、次に進めながらまた後で質疑の時間を取りたいと思います。続きまして、議題の「(2) 並行在来線に対する国の支援制度について」、「(3) 先行県における並行在来線の状況について」、事務局から説明します。

**(北海道地域交通課主幹)**

～資料2、3により説明～

**(北海道総合政策部長)**

- 資料2と3に基づきご説明しました。昨年度の貨物調整金の拡充が、非常に大きな効果

をもたらしていますが、資料3の並行在来線各社の状況を見ると、相当ご苦労しながら運営されており、並行在来線に対する支援制度の拡充は、関係県を挙げて取り組んできましたが、まだまだ十分ではないところもありますので、引き続き、皆様方のお力をいただきながら、粘り強く求めていかなければならないと考えております。

- 資料3の先行県における並行在来線の状況がありますが、先ほどご説明致しました資料1の3ページに、区間別の輸送密度が棒グラフになって出ております。この数字と先行県の輸送密度を比べていただくと、単純に函館・小樽間全区間で395人/日とかなり厳しいことが数字で比較できるかと思えます。
- 北海道新幹線新函館（仮称）開業に伴って経営分離される五稜郭・木古内間は、現在鋭意準備を進めていますが、貨物調整金をカウントした中でも大変厳しい状況でもありますので、JR北海道の協力なども含めて、準備に取り組んでいるところです。
- ご質問等ございましたら、ご発言をお願いします。

#### （長万部町長）

- 今の説明の中で、最終的には24年後に開通するとすれば、函館・小樽間の乗降客は、人口は減っても増えることはない。まだまだ下がる可能性は十分あります。そうなった場合、かなり難しいのではないかと思います。5年前までに並行在来線の経営分離について、はっきりしなければならぬですね。

#### （北海道総合政策部長）

- 新函館（仮称）開業に向けてはそのようなスケジュールで来ましたが、函館・小樽間は長大路線でありますので、早めの対応が必要だと思えますが、一つの目安はやはり町長のおっしゃったとおりかと思えます。

#### （長万部町長）

- ただ、国は新函館（仮称）から札幌まで24年と言ってますが、今の情勢から言ったら何も分からないですね。政権交代となったら、どうなるのか分からない。札幌延伸は、なるべく工期短縮ということで進めて行かなければならないですし、我々も沿線自治体の中で、工期短縮を当然要望して行かなければならない。
- 例えば新幹線の札幌開通により、地元の経済をよくするため、いかにして工事を早くやってもらえるか、工期短縮が願いです。例えば、短縮となって15年になっても我々は見ることも出来ず、乗ることも出来ないんです。

#### （北海道総合政策部長）

- 町長がおっしゃったように、24年という非常に長い工事期間は、財源問題があって、早く開業した新幹線の使用料を財源に充てるというスキームです。我々として、財源の中には公共事業関係費もありますし、地元負担もあります。今の地元負担軽減対策を含めて総合的に求めていかなければならないと思っています。
- 当然、工期が短縮されるとそれだけ新幹線開業効果が早く発生しますので、人口推計は現在の年齢別人口から推計しており、新たな要素は加味していませんので、やはり産業

振興、新幹線の開業効果を早く発揮させることにつけるのではないかと思います。

- 資料1でご説明したように、人口減少や高齢化、若年層の減少が、輸送密度の低下につながりますが、どのように対応するかと言う意味では、今町長が言われたように、工期短縮は極めて大事だと思います。
- よろしければまた次の議題まで説明させていただいて、皆様のご意見を伺います。  
「(4) 当面のスケジュールについて」、事務局から説明します。

**(北海道地域交通課主幹)**

～資料4により説明～

**(北海道総合政策部長)**

- 資料4、平成26年度～の先が、先ほど申し上げた工期とすれば平成47年度までですが、当面の進め方は、先行県の状況や今進めています江差線の並行在来線の制度設計などを皆様方に情報提供しながらご議論いただくことが大事ではないかと思っています。
- また、並行在来線対策協議会とは別に、期成会などにおいても、工期短縮に向けた取組、並行在来線に対する支援策の拡充に向けた取組が極めて重要であり、その中で先ほど町長からもお話があったように、当然、情勢変化もありえますので、臨機に対応していきたいと思っています。
- 年1回では少ないのではないかという見方もあるかと思いますが、この取組は、3、4年で先が見えるテーマでもございません。大変息の長い取組になりますので、当面は年1回を基本とし、必要に応じてご議論、ご説明の場を設定したいと考えています。

**(長万部町長)**

- 当面の調査、研究スケジュールの中で、ブロック会議は年1度はいいですが、幹事会は、いろいろな情報等を入れるためには、1回ではなく2回くらいやっていただきたいと思っています。

**(北海道総合政策部長)**

- 例えば国の予算の話や他県の取組など、複数回も視野に入れさせていただきます。
- このことも含めて、せっかくの機会ですので、ご意見をいただきたいと思っています。

**(鹿部町長)**

- 鉄路は、駒ヶ岳を挟んで、鹿部町を通るルートと、赤井川を通るルートの2つがあり、現在、貨物は鹿部のルートを通っていますが、特急などは反対側を通っています。最終的に鉄路は2つになるのか、それとも、貨物と同じ鹿部側が残るのですか。

**(北海道並行在来線担当課長)**

- 8の字型になっている部分ですが、貨物は坂がある関係でどちらも通っています。

(鹿部町長)

○現在の鹿部側の鉄路は貨物が通るということでいいですか。

(北海道並行在来線担当課長)

○現段階ではそのとおりです。

(北海道総合政策部長)

○JR北海道やJR貨物との意見調整が必要ですが、現時点ではそこまで具体的なお話ししていませんので、ご意見も踏まえつつ、しかるべき時期にお話ししたいと思います。

(鹿部町長)

○鹿部側を通らないとなると、鉄路が無くなると、今の並行在来線の関係も・・・

(北海道総合政策部長)

○重要な要素ですね。その辺も意識して今後検討をしていきたいと思います。

(八雲町長)

○並行在来線の木古内から函館がこちらにも適用する、同じ条件となるとと思いますが、国の支援、JRの支援が分かり次第市町村に情報を出していただきたいと思います。

○また、平成15年に北海道で新幹線駅や線路等の財源、市町村に入る財源の収支見通しを算出した資料がありますが、当時とはだいぶ状況が変わっていますので、八雲町としては鉄路を残す考えに変わりありませんが、各市町村に資料を出していただきたいと思っています。

(北海道総合政策部長)

○過去にいろいろ試算してお示した経過もあると承知しています。その際には、当然、他県の状況などを参考にした訳ですが、道内の実情に合わせて考えれば、今検討を進めている五稜郭・木古内間が1つの大きな判断材料になってくるとと思いますので、その検討状況も含めて逐次情報提供したいと思います。

(七飯町長)

○この協議会が後志と渡島の2つに分かれました。私の勝手な思いでは、長万部・小樽間は貨物が走っていないためということもあるのかと思っています。

○今日は渡島のブロック会議ですが、資料2は、後志で開催する時は、貨物調整金については無くなるんですか。渡島の議論をきちんとしていかないと支援の仕方が違って来る、赤字の額も変わってくると思っています。今日は1回目ですから、全体的な情報提供と理解できますが、渡島での議論は深いものがあっていいのではないかと思います。

○また、私の記憶だと今年の3月くらいに、新聞紙上でJR貨物の社長が、JR貨物もお金を出すと言っていた気がします。お金を出すということは、貨物調整金なのか、独自にJR貨物が国に対して要求して、並行在来線会社に出すことと思ったんですが、JR

貨物がどういうお金の出し方をするのか知りたいと思います。

- 第三セクターにする条件で皆さん判を押していますが、国と地方、あるいは道と市町村では、権限移譲があった時に、財源移譲があります。第三セクターは、ある意味権限移譲という受け止め方をすると、JRからの財源移譲があるのではないかと。そのことはいつ議論したらいいのか、赤字の額を出してくると言うことは、その議論も必要だと思います。道庁でしっかり調べてやっていただきたいと思います。

**(北海道総合政策部長)**

- まず、ブロック会議の設定は、貨物が走っているかどうかではなく、地域に密着した議論をするため、期成会など日頃から1つの振興局単位で取り組んでいますので、ブロック別にして、より地域に密着した議論を進める意味でした次第です。今貨物列車が走っていないところは、現行制度では貨物調整金が入りません。

**(北海道並行在来線担当課長)**

- 新潟と長野で平成26年度に北陸新幹線が開業しますが、その並行在来線の中で、運行の許可は受けていますが、貨物列車が運行していない所がございまして、昨年国と貨物調整金の対象とならないか協議をして、今年中には結論が出るということですので、幹事会等で情報提供していきたいと考えています。

**(北海道総合政策部長)**

- 並行在来線に対する支援策の拡充を粘り強く求めていかなければ、現行制度を前提とする限り、現時点で貨物調整金は入るとは言えません。
- 2つめのJR貨物の支援は、私も新聞記事で見たきり、正式にお話はしていませんので明確に言えませんが、貨物調整金のことを発言されたのではないかと思います。
- 3点目の経営分離した場合にJR北海道から財源移譲も必要ではないかというお話ですが、経営分離のルールからすると、明確に今の時点ではありませんし、求めうるかどうかなかなか難しい問題だと思います。ただ、江差線の五稜郭・木古内間の制度設計を行う中で、既にJR北海道から人を派遣してもらって具体的な準備を進めていますし、資産を譲り受ける時の条件もありますので、協力を最大限に受けることが、五稜郭・木古内間の経営をスムーズに進める要素だと思いますので、有形無形含めてJR北海道の協力が欠かせないと考えています。
- 今日はこちらからの説明となりましたが、長万部町長からありましたように、密に情報提供を進めていきたいと考えておりますし、幹事会をフレキシブルにやっていくことが大事かと思っています。本日はお忙しい中お越しいただき、ありがとうございました。

(以上)