

## 北海道新幹線並行在来線対策協議会 第2回渡島ブロック会議 議事録

平成25年12月25日 11:00～12:00  
渡島総合振興局 402号会議室

### (交通政策局長)

- ただ今から「北海道新幹線並行在来線対策協議会第2回渡島ブロック会議」を開会いたします。開会にあたりまして、北海道交通企画監の石橋よりご挨拶申し上げます。

### (交通企画監)

- 交通企画監の石橋でございます。開会にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。本日は、年末の非常に押し迫った中ご出席いただき、厚くお礼を申し上げます。

道南地域は、北海道新幹線の関係はもとより、JR問題、さらにHAC問題を含めて、道の交通行政に関わりが深い地域であり、そういった中、各市町の皆様には様々な局面でご理解とご協力を賜りまして、まずはお礼申し上げます。

北海道新幹線開業まであと2年と3ヶ月余りとなりました。北斗市や木古内町の駅舎の建設、あるいは七飯町にあります車両基地も相当建設が進んで参りました。道南地域ではそういった新幹線開業の効果を地域づくり、まちづくりに活かしていこうということで様々な取組、あるいは二次交通の検討も非常に進んでいるという状況にあると思います。道におきましては、本年3月に北海道新幹線開業戦略会議を設置し、新幹線開業効果を全道各地域に波及・拡大させるため、官民連携のもとでオール北海道の体制で、様々な検討・取組を進めているところであります。

新幹線の建設費の負担の関係では、北斗市・木古内町に加えまして、今年度は長万部町と八雲町にも負担をいただき、お礼を申し上げます。ご案内のとおり札幌市とも8月から協議を進めてきたのですが、いろいろと紆余曲折がありました。何とか昨日の北海道と札幌市の行政懇談会で最終的な5割負担の同意を得ました。そういったことで建設費の問題につきましても一定の進展があったものと思っております。

一方で北海道新幹線と同時に経営分離されます江差線の五稜郭・木古内間につきましては、ご案内のとおり、JR北海道における重大事故や保線管理の問題が発生したことから、現在も国土交通省による特別保安監査が実施されておりますし、昨日の報道では経営陣の刷新も報じられるといったことで、三セク鉄道の開業の準備への様々な影響を危惧している状況であります。

道といたしましては、並行在来線の安全運行体制を確保していくために、国の監査結果に基づく措置やJR北海道の対応状況といったものを十分見極めた上で、会社設立に向けたスケジュール等について、年明け1月中旬にも、沿線市町と協議しまして、対応方針を固めて参りたく考えております。

本日は、北海道新幹線の札幌延伸に伴い経営分離される函館線の函館・小樽間の地域交通確保方策に関する調査・研究としまして、第三セクター鉄道方式で運行します江差線の五稜郭・木古内間の検討状況についてご説明するとともに、先行県の検討状況や国の並行在来線に対する支援制度、北海道新幹線の工期短縮に動きや函館開業に向けた取組、さらにはJR北海道の重大事故の状況と道の対応について情報提供させていただきます。

年1回のブロック会議ですので、幅広く情報交換、意見交換できればなと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、開会あたってのご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく  
お願いいたします。

**(交通政策局長)**

- 議事に入ります前に、配付資料の確認をさせていただきます。
  - ・資料1 北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画（素案）についての  
本体と概要版
  - ・資料2 北陸各県における並行在来線経営計画の状況
  - ・資料3 並行在来線に対する国の支援制度
  - ・資料4 北海道新幹線の工期短縮に向けて
  - ・資料5 北海道しんかんせんお開業効果の全道波及と拡大について
  - ・資料6 JR北海道の重大トラブルと道の対応以上7点を配布させていただいております。
- それでは、議事に入ります。これ以降は、石橋交通企画監の司会進行で進めて参ります。

**(交通企画監)**

- それでは、次第に沿って進めて参りますので、よろしくお願ひします。
- まず、議題の(1)「並行在来線の開業に向けた検討状況」について、事務局からご説明します。

**(並行在来線担当課長)**

～資料1、2により説明～

**(交通企画監)**

- ただ今説明した中で、資料の1-1のスケジュールに関して説明を補足しますと、素案を作成した8月ではこうしたスケジュールでしたが、先ほどご挨拶の中で申し上げたとおり、JR北海道の問題があり、いろいろな見極めをする必要があることから、来年5月の会社設立のスケジュールについて、1月中旬に協議会を開催し、こういうスケジュールでいけるのかどうかを最終的に方針を固めたいということでもあります。現時点で来年5月の会社設立は若干流動的のご理解いただければと思います。
- 内容について、ご質問・ご意見がございましたら、ご発言ください。  
(なし)
- それでは、次に(2)「並行在来線に対する国の支援制度」について、事務局からご説明します。

**(並行在来線担当課長)**

～資料3により説明～

**(交通企画監)**

- ただ今のご説明について、ご質問・ご意見がございましたら、ご発言ください。  
(なし)
- それでは、次に(3)「北海道新幹線の建設促進等」について、ご説明します。

**(新幹線推進室長)**

～資料4、5により説明～

**(交通企画監)**

- ただ今のご説明について、ご質問・ご意見がございましたら、ご発言ください。

**(長万部町長)**

- 北海道新幹線の工期短縮に向けてという課題があるわけですが、2035年札幌開業となっておりますが、実際は我々も工期短縮ということで国にもお願いしているわけですが、問題は国の予算がどうつくか。工期短縮ということになれば、我々も一番困るのは新幹線が2035年ということになれば、相当長い期間になるわけで、そうなればいわゆる今言われたように、工事区間の76%がトンネルということは十分理解しておりますけれども、これをやるということは、これに対する国の財源が一番大きな課題になると思います。

国が札幌延伸についてどんどん予算をつけていただければ、工期短縮になると思いますが、その辺が一つの大きな課題になると思います。早く早くといったところでね。

工期短縮ということになれば、1/3が地方負担ということになれば、道の財政負担ということもありますので、その辺を考慮しながら工期短縮に向けてしっかり努力しなければならないと思っています。短くなればなるほど良いのですが、国からどう札幌延伸の財源を引き出すか、これが一番大きな課題だと思っています。その辺が今後どうなるのかなと思っています。

**(新幹線推進室長)**

- 政権交代で自民党政権になり、与党の新幹線のプロジェクトチームが町村先生を中心にやっておりますが、予算を確保することについては、そういった方向でやっていただいております。一つ求められているのは地元の熱意だぞということで、国から言われておまして。当然、道南地域は十分な熱意を感じながら我々もやっているのですが、これを全道に広げて、まずは道南に新幹線が来たときに、「来て良かった、乗ってみよう」という気持ちになっていただくこと、それが札幌延伸を一日でも早くすることにつながると思って頑張っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

**(長万部町長)**

- 国会議員の先生は、はっきり言えば2035年は長すぎると言う。ではどれくらいかと言うと、10年くらいという答弁もあるわけです。でも私は10年では難しいと思う。その辺がさっき言ったように国の財源が、どうするのか。これがやはり大きな課題で、国が財源をどんどん出してくれるなら早く進みますけれども。19本のうち長大トンネルが7カ所あるわけだから、あちこちからどんどん掘ることができるのかという問題があるわけですし。発掘土については、トンネルのある市町村で処理してほしいということで対応してありますが、長万部町については255万立米の土が出てくるわけです。これを今、町民に投げかけたら75万立米は処理できるけれども、残りは町有地で考えていかなければならない。これは心配しているわけではないけれども。ただ、工期短縮に向けてはいろいろと問題があるのではないかなと思います。

新幹線でまちづくりを進めるためにも、国の方で20年、あるいは18年でやりますというお墨付きでもあれば良いけれども、今、それが全くないわけです。国の方で工期短縮に向けた財源確保をはっきりしていただいて、18年、15年でやりますということをはっきりと言ってくれ

れば良いのだけれども、なかなか国の方も、そんなに簡単に財源を出せないということになれば、難しいのではないかと思います。

**(交通企画監)**

- 与党PTで今年に入ってから、工期短縮の件について精力的に取り組んでいるわけですが、今年にはトンネルなど物理的な要因で、どこまで工期短縮が可能なのかを検討するといった議論を中心にやっています。そちらは鉄道運輸機構の方が、事業の認可から3年程度でいろいろな調査を終えて目途をつけると言っていますので、おそらく来年の今時期になれば、物理的な面での一定の工期短縮の目鼻は立ってくると思います。

財源の話は、今の貸付料の期間を延ばすだとか、国の負担、今の2/3の率を上げるとか、さらに地方負担を減らすということになると地財措置を更に拡充するとかですね、そういったことは政治的な中で決まっていく話だと思います。そういった意味で来年度、鉄道運輸機構の方で、物理的な制約に関する調査に一定の目途がつけば、財源の問題も相当議論が進んで、一応、推測ではありますが、来年の今頃になれば、一定の短縮の期間が出てくるのかなと予測はしています。現時点では鉄道運輸機構の調査自体が終わってないので、なかなか難しいです。

**(長万部町長)**

- 私も難しいと思っています。そう簡単にはいかない。今、新函館（仮称）から札幌までの工事費が1兆6700億円とされていますが、工期が長引けば長引くほど工事費が上がっていくと思います。そうすると益々大変ではないかと思います。

**(交通企画監)**

- はい。ありがとうございます。他にご発言はございますか。  
(なし)
- 無いようですので、次に(4)「その他」として、「JR北海道の重大トラブルと道の対応」について、事務局からご説明します。

**(交通政策局長)**

～資料6により説明～

**(交通企画監)**

- ただ今のご説明に関しまして、ご質問・ご意見がございましたら、ご発言ください。

**(長万部町長)**

- JR北海道のトラブルが続いていますが、このことについては、ある国会議員が、昭和62年に国鉄からJRになるときに、はじめから分かっていたことだとおっしゃってました。JR北海道、JR四国、JR貨物は初めから赤字ですと言っているわけです。だから私は、今回のトラブルについてもそうですけれども、JR北海道ははっきり言えば、経営が大変だと思うんです。改ざんの問題も出ましたけれども、JR北海道が経営を改善してできるのかが問題だと思います。

減便もありましたが、我々は札幌に行く際は出来る限りJRを使っているわけですが、減便と減速の両方が行われていますが、減便の影響が大きいわけです。

12月20日に渡島町村会でJR北海道本社に要望に行きました。こういったことを話せばあ

ちらは低姿勢ですが、今回の事故に対する説明が何もないのではないかと、本社の偉い人がわざわざ説明に来なくても、駅にいる駅長等に指示をして、何かあったら状況を説明するようにしたらどうなのかと言いましたが、分かりましたそのとおりにしますと言いますが。我々は、新聞紙上で分かるだけであって、JRの方から説明は何もないわけです。何もないです。その辺が今後どうなるかと。

私が一番心配するのは、JRがこのままいけば、北海道新幹線にも影響するのではないかと。そうなった場合、JR北海道が持ちこたえられるのかという心配もある。他社は相当余裕があるところもありますよね。JR東海は8～9兆円を自腹で出して中央新幹線を整備するというのだから、もう少しJR北海道が管理運営できるような方策を国に考えていただければと思います。

JR北海道は初めから赤字になると分かっていたという方もおりますが、JR北海道が本当に立ち直れるのか。減便すると収入でも16億円減になるという新聞報道されたのですが、実際、そのとおりに思います。北海道に来る観光客についても、JRに乗ったら危険だということで問題になるわけです。もう少し国の方でもJR北海道に任せきりではなくて、もっと面倒をみてあげてほしいと思う。そうしないとJR北海道は立ち直れないと思います。北海道新幹線の札幌延伸もこのままだと伸びる可能性があると思うのですよ。

JRを使う方に見れば、減便は非常にマイナスですよ。今まで乗っていた列車が駅に行ったら運休してしまいますとなると、大事なのは情報提供です。JRは何も情報提供しないわけでしょう。だから先ほど言ったように駅長がいるわけだから、町に来て前もって説明する責任をとりなさいと言っているのです。

我々にとっては安全運行が第一ですから、そのためにはJR北海道にも努力してもらわないといけないし、偉い方が大変なのは理解できますけれども。

これはお答えはいいませんが、そういうことだと思います。

#### (交通企画監)

- 道もこの問題に関しては、JR北海道の組織上の問題などもありますので、国の特別保安監査が行われていますが、最終的に業務改善命令という形で国からの命令があるので、それが出た後、JR北海道の対応をしっかりと見極めた上で、経営安定基金も6822億円あるわけですが、もともと制度設計時の想定金利が7.3%だったのですが、それが今では随分低くなっていて、当初は500億円程度の運用益を見込んでいたものが、今は半分以下になっている。町長がおっしゃるように財務基盤の問題もありますので、道として、そういうものを見極めた上で、国の方に経営基盤の安定に向けた支援を要請していきたいと考えています。

#### (七飯町長)

- いろいろと問題が出ていますが、車両に関しては、古くなったから駄目とは言えないと思いますので、なかなか具体的なものが出てこない。でも車両の老朽化は大きな問題だと思います。ですから、そこは道がリーダーシップをとって、北海道市長会、北海道町村会とも連携して、老朽化した車両を新しくという言葉にはならないかもしれませんが、ただ単に経営体質云々では見えてこないと思いますので、根本原因は老朽化だと思いますので、ポイントを絞って、道と市長会・町村会でスクラムを組んで、国に要請していくことが必要だと思います。そうしないと国の方も経営安定基金があるんだから経営基盤はあるという話になっていくとおかしな話です。ポイントを絞って、言いにくいことかもしれませんがそういう指摘をしていかなければ、なかなか改善にはならないのではと思います。

是非、道のリーダーシップで進めていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

**(交通政策局長)**

- 車両の老朽化対策については、JR北海道としても緊急課題として取り組んでおりまして、昨年安全基本計画という10カ年の計画をつくりまして、10年で1,300億円の投資をするという中に車両の更新も含まれていたのですが、この度のトラブルを受けてその前倒しを計画しておりまして、1,300億円のうち600億円は国からの支援があるわけですが、それらを前倒しで実施するということが検討されています。ただ一方で、実はディーゼルの特急車両自体を製造できるメーカーが少なくなっているという現実もございまして、JR北海道で発注は終わっていると聞いているのですが、納車まで2年間かかると聞いておりまして、そうすると新幹線の開業時期となります2年後くらいに新型の特急車両が納車されると聞いているところです。それまでの間、JR北海道としては、使用不能になっている183系というエンジンを搭載した特急列車について、様々な改善措置を講じることでそれらの活用が可能かどうかということも検討されておりまして、そういった中で、特急車両が確保されないと今の減便ということ自体が解消されないものですから、そういった対応についても、道としても市長会・町村会と連携しながら、JR北海道や国に対して求めて参りたいと思います。

**(交通企画監)**

- 我々もJR北海道との折衝に当たって、道南で走っていない車両の代替車両を持ってこれないのかと、JR四国や九州で余剰の車両があれば、そういったもので代替できないかという話もしているのですが、なかなか他社の車両は積雪寒冷地仕様になっていないこともあり、その改造や運転の訓練に時間がかかるということで、その対策がないということで、今、とにかくJR北海道としては、今走っていない車両を改造して、早く国の了解を得た上で、それを走らせるのが一番早いという言い方です。

我々も、先般、3月のダイヤ改正に向けて、減便されているところを出来る限り元に戻すように要望していますが、なかなか3月のダイヤ改正には反映されないということで、3月のダイヤ改正の発表があったという状況です。ですから、減便はもう少し長引くのかなと思います。

- 他にご発言はございますか。  
事務局が用意した議題は以上であります。最後に全体を通じて何かご意見等がございましたら、ご発言ください。  
(なし)
- 特になければ、以上をもちまして本日のブロック会議を終了いたします。ありがとうございました。