

**北海道新幹線並行在来線対策協議会 第5回渡島ブロック会議  
議事録**

〔 日時：平成29年3月24日（金）13：00～14：00  
場所：渡島総合振興局 3F 講堂 〕

**（事務局）**

- 本日は、お忙しい中お集まりいただきましてお礼を申し上げます。
- ただ今から「北海道新幹線並行在来線対策協議会 第5回渡島ブロック会議」を開催致します。開会に当たり、交通政策局長の黒田よりご挨拶を申し上げます。

**（北海道交通政策局長）**

- ご紹介いただきました交通政策局長の黒田でございます。
- 本日は、年度末の大変お忙しい中、北海道新幹線並行在来線対策協議会第5回渡島ブロック会議にご出席いただきまして、厚くお礼を申し上げたいと思います。
- 本来であれば、構成員である交通企画監の渡邊が出席させていただく予定だったのですが、所用により本日出席が叶わないということで、私の方で出席させていただきたいと思います。
- また、本年度の協議会の開催について、諸般の事情によりまして、年度末に開催ということで、お詫び申し上げます。
- さて、北海道新幹線開業から1年が経過し、1日当たり利用者は、約6,700人、対前年比170%と利用促進の拡大が図られているということであります。一方で二次交通の課題など、色々な課題も少しずつ出てきているということで、こういった課題も道として関係自治体の皆様とともに、これからも対策を打っていかないとまずいという認識をしているところでございます。
- この間、利用促進に向けて自治体の皆様方、色々な努力や取組をしていただいたということで、お礼申し上げます。
- また、道南いさりび鉄道についても、初年度の利用者は概ね計画どおり推移しているということであります。新聞報道等で皆様ご承知の通り、昨年5月から運行が開始された観光列車「ながまれ海峡号」は、おかげさまで、予約がほぼ一杯となるなど、良い状況にあるということでございます。会社の方でも利用者の方々のサービス向上に努めて、更に生活交通の確保や交流人口の拡大に向けて、色々な形で自治体の皆様方と一緒に様々な工夫をさせていただいているということでございます。
- 道としましては、とりあえず好調ということではありますが、さらに新幹線の開業効果をどんどん発揮させていくということで、色々な取組を今年は予算も含めて行っているということでございます。
- 本日は、道南いさりび鉄道さんから開業後の直近の状況について、報告をいただくということでございます。あわせて、当協議会における今後の議論の参考ということで、バス転換等について、情報提供させていただきたいと考えております。
- 本日は、活発なご議論をいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

### **(事務局)**

- それでは、これより議事に入りたいと思いますが、報道関係者の方々は、お話したとおり頭撮りとなりますので、ご退出をお願いします。これ以降は、黒田交通政策局長の司会進行により、議事を進めてまいりたいと思います。

### **(北海道交通政策局長)**

- それでは、次第に沿って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「(1) 鉄道転換の事例」として、道南いさりび鉄道の開業後の状況について」を道南いさりび鉄道株式会社の川口総務課長からご説明をお願いします。

### **(道南いさりび鉄道株式会社総務課長)**

- 道南いさりび鉄道総務課の川口と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。お手元に配布しております資料1に沿いまして説明の方をさせていただきます。
- まず、表紙にある1ページでございます。JR江差線の変革について書かせていただいております。木古内・江差間は平成26年5月に廃止されていることから、並行在来線としては五稜郭・木古内間、延長にしまして37.8kmを引き継ぎまして、平成28年3月に開業させていただいております。
- 2ページに設立経緯を書かせていただいております。平成13年1月に沿線市町村による連絡会議を設置しまして、平成17年4月に分離に同意し、北海道新幹線の着工認可となっております。そして、開業の4年前となる平成24年5月にそれまでの並行在来線対策協議会を三セク鉄道開業準備協議会に改組しまして、開業に向けた準備を進めてきたところでございます。そして、平成27年1月に公募により準備会社を道南いさりび鉄道に公募により商号変更いたしまして、平成27年6月に認可を受けまして、昨年3月開業という流れになっております。
- 3ページは、会社の概要でございます。当社につきましては、本社と現場部門の五稜郭分室に分かれて、運営をしております。株主につきましては北海道、そして沿線自治体、そしてJR貨物さん、ホクレンさんとなっております。役員の方、社長は函館市出身のOBでございまして、他取締役、常勤取締役としまして、道の方からご出向いただいている塚原部長、そして非常勤として、北海道の交通政策局長、北海道北斗市副市長・木古内町長・函館市副市長が監査役という状況になっております。
- 続きまして4ページでございます。私どもの自社駅とJRさんとの共同使用駅を合わせて12駅を書かせていただいております。五稜郭がJRさんとの共同使用駅となっております。七重浜から木古内までの11駅が自社駅となっております。こちらの方すべて無人駅でございます。ただし、太枠で囲っております七重浜・上磯間、そして木古内駅につきましては、利用者数が多いことから、こちらには券売機の方を設置させていただきまして対応しております。茂辺地・札苅間につきましては、完全無人駅となりますが、付近の住民のほうに、簡易委託という形で切符の販売等に関して、時間は定まっておりますが、委託をしている状況になっております。
- 5ページの運行形態でございます。こちら全線電化されてはいるのですが、旅客につきましては全車両が採算性を考慮しましてディーゼル車両ということで運行させていただいております。貨物につきましては電気機関車によるけん引というような状

況になっております。

- 6ページでございます。上段の方に現在の運行本数の表を書かせていただいております。利用者の利便性の維持・確保を図る観点から、JR江差線の普通列車の運転本数、列車ダイヤを基本としまして、本数については変えずに運行しております。運転本数としては1日に37本、車両数としては45両。ただ、こちらJR江差線当時には、同じ37本でも54両というような運行体制がありました。当社の車両数が9両しかないという中で、最大限その部分をやりくりいたしまして45両という形で運行しております。下段のほうには五稜郭・木古内間の乗車人員として、こちら経営計画を策定する当時に調査しました旅客流動調査によるのですが、こちらの方うちの列車としては、通勤通学の定期利用者が約1300人、約60%、定期外が約900人、約40%というような構成になっております。現状の部分でもおおむねこの割合で利用いただいている状況です。
- 7ページでございます。こちら開業後10年間の収支予測として書かせていただいております。経営計画の部分でございますが、開業準備費として5.7億円、民間出資で1億円ございますので、4.7億円というのが北海道および沿線自治体から負担いただいている開業準備費としての額になります。下のほうに初期投資運行経費として書かせていただいております。初期投資部分、鉄道資産・車両等、こちらJRからの譲渡資産という部分で16億円、その他新たな設備投資として11億円、合計27億円程度。そして10年間の運行経費としましては、人件費、運輸費等で15.7億円。それに対しまして、収入として運行収入と線路使用料等で14.8億円、この中の内訳としましては、旅客運行収入が約1.5億円、線路使用料が約10.7億円と収入の約8割をJR貨物さんからの線路使用料で賄っている状況になっております。この運行経費そして初期投資から収入を差し引いた額が3.5億円といった状況です。これに開業準備費を合わせると約4.0億円の公共負担が必要になるというなかで、この部分のうち約1.6億円をJR北海道さんから支援を受けるといった状況になっております。初期投資等にかかる補助金の関係で、交付税措置がありますので純粹たる道・沿線市町の実質負担額は10年間で2.3億円という状況になります。このうち、運行赤字に該当するのが10年間で約1.6億円という状況になります。
- 続きまして資料の9ページです。こちらの方に開業後の利用状況ということで書かせていただいております。上段の方に経営計画では、平成28年度の1日あたりの利用者数は2,113人程度と書かせていただいておりますが、これは沿線地域の人口減少を加味した中での利用者数となっております。実際には、収支計画を立てる段階では運賃値上げによる客離れ率を約5%とみておりますので、平成28年度については5%を差し引いた2,000人程度が当初の計画というように考えております。そうしたときにこの1年間については開業効果も相まって、なんとか約2,000人を維持しておりますが、今後開業2年目についてはそういった効果がなくなる中で、予断を許さない状況と認識しております。
- 続きまして10ページでございます。こちらは現在の社内組織について書かせていただいております。当初要員配置としては70人程度でスタートしましたが、現在は75名ということで5名増えております。車両検修や工務部門といった専門性の高い業務の部分の人手不足ですとか、JR北海道さんとの調整等に必要な人員として当初

の計画よりも5名増えているという状況になっております。現在社内組織としては、JR北海道さん、北海道、函館市、北斗市からの出向、そしてJR貨物から1名、北海道オプショナルツアーから1名来ている状況になります。

- 11ページでございます。こちらは、冒頭、黒田局長からお話がありました「ながまれ号」の部分でございます。ながまれ号につきましては、北海道さんの地方創生交付金の補助金を活用させていただきまして、開業時に整備させていただいております。車両の改造費が約2,000万、そしてデザイン料として約500万かかっているという状況になっております。この部分につきましては日本旅行さんと事業提携をしまして、日本旅行さんの企画列車として「ながまれ海峡号」として、春から秋、そして冬にかけて運行させていただきました。利用者数の推移を下の方に書かせていただいております。おおむね34から40名程度、こちらの方定員は48名になりますが、4人のボックス席を2人、3人で買うということもございますので、席としては満席という状況で運行しました。
- 続きまして12ページ、こちら地域応援隊の部分でございます。利用促進にむけて当社と沿線地域の活性化を応援する「いさりび鉄道地域応援隊」こちらを事務局木古内町のほうに置かせていただきまして、沿線自治体の有志メンバーによって構成されて当社の活性化に向けて応援いただいているところでございます。活動支援としては、各駅に設置させていただいておりますコカ・コーラボトリングさんの自動販売機の売り上げの一部を活動資金として提供して頂いているところでございます。
- 13ページでございます。こちら開業後の利用促進としまして書かせていただきました。地域密着の取組ということで、地域のイベントと連携したPRですとか、ながまれ海峡号の運営、そして団体利用という部分で道内外でのPR等を行ってきております。また地域に根ざした鉄道ということで、沿線学校との連携などもやらせていただいております。
- 次の14ページの部分でございます。こちらのほうに今後に向けた課題として書かせていただきました。運輸収入、線路使用料収入の確保でございます。線路使用料につきましては、あくまでもかかった経費に対する補填、負担でございますので、そこを増やすという考え方とは、また少し違うのかもしれませんが、少しでもJR貨物さんに使用料対象として経費をみていただきたいという部分では協議をしているところでございます。支出抑制に向けた取組としましては、やはり人件費の抑制という部分が大きな部分でございます。特に行政派遣の部分に関しては計画上でみている人件費よりもかなりかかっていますので、そういった部分の抑制ということが課題であると考えております。その他、適切な営業活動としまして、「ながまれ海峡号」を活用した各種プロモーション活動等させていただいているところでございます。
- 簡単ではございますが、説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

#### **(北海道交通政策局長)**

- ただ今、川口課長の方から現在の「いさりび鉄道」の経営状況についてご説明いただきました。説明した内容について、ご質問、ご意見等ございましたら、是非ご発言をお願いいたします。

**(八雲町長)**

ながまれ号について、11ページに書いてある利用者数は1回の利用者数ということではないのでしょうか。車両は1両か。最大乗ったら何人くらいでしょうか。

**(道南いさりび鉄道株式会社総務課長)**

- 車両は1両だけになります。例えば、資料に出ている日にちの時に1本、函館・木古内間往復で運行しているのですが、その時の人数になります。最大で48名となります。ボックスが4人で10席ございます。そして個人個人で乗るロングシートが8名で合計48名となっています。

**(八雲町長)**

- ながまれ号というのは資料にある日時の時しか走っていないのでしょうか。

**(道南いさりび鉄道株式会社総務課長)**

- テーブルなどに食事を提供する列車としては資料に書いている日にちの1本だけとなっております。

**(北海道交通政策局長)**

- 他になにかございますでしょうか。(発言等なし)

**(北海道交通政策局長)**

- それでは次の議題の「(2)バス転換の事例として、江差線の状況について」事務局から説明させていただきます。

**(事務局)**

- ただ今、道南いさりび鉄道さんから鉄道転換の事例ということで報告いただきましたので、次は資料2、3につきましてバス転換と全国の最新の事例につきましてご報告を申し上げたいと思います。
- まず資料2をご覧くださいと思います。こちらバス転換いたしました江差線、木古内・江差間の概要でございます。表紙の経緯、概要の部分につきましては過去のブロック会議で一度説明させていただいておりますので、簡単にポイントだけおさらいということで触れさせていただきます。
- 1番の概要のところでございますが、営業キロとしては木古内・江差間の約42kmでございます。運行廃止になりましたのが平成26年5月11日ということで、翌日から代替バスが運行されているという状況になります。
- 協議の経過、2番でございますが、平成24年の9月3日にJR北海道さんが3町に対して廃止をご提案されて、その約半年後になると思うのですが、平成25年3月28日に対策協議会におかれまして3町がJR北海道の地元支援策を了承されて、鉄道事業の廃止につきまして合意されたという状況でございます。
- 3番でございますが、JR北海道さんの主な支援ということで3点ございますが、代替バスの運行に対する支援ということで合計9億円を交付ということでござい

す。9億円一度にというわけではなく、年に3億円ずつ3年間という交付になっておりまして、内容としてはバス運行経費の約18年分ということでございます。それから初期投資の費用ということで、初期投資はだいたい約1億円というふうに聞いておりますが、その費用でございます。それから定期券利用者がおられますので、この方につきましては鉄道定期運賃とバス定期運賃の差額を補助するということと、用地の処理について支援をするということになっております。

- 代替バスの運行のポイントでございますが、4点ほどございまして、まだ利用者にとって使いやすいということで運行経路の設定につきましてですね、高校ですとか病院とかそういうところを回るといった利便性に配慮しているということがあげられます。それから2点目ですね、バス停を増加させてですね、利便性を向上させていると。合計51カ所となっておりますが、JR線の場合は10駅となっておりますのでかなりきめ細かく止まっております。それからダイヤ設定、そしてJR江差線運行時の運行本数を維持するといったことが主なものとなっております。
- 次は、代替バスの運行状況についてでございます。ここは実績のところでございますが、輸送状況のところは平成26年から平成29年まであげております。平成26年はですね、年度の途中での数字になりますので数字が少なくなっておりますが、平成27年から平成29年の輸送人員等をご覧いただければと思いますが、約3万5千人という年間の輸送人員なのですが、安定して今のところ推移しているというように伺っております。恐縮なのですが、輸送状況の※1のところはH27となっておりますがH26の間違いですので訂正させていただきます。
- 6番で意見交換の状況ということでございますが、実際、町の方の声あるいは地元の声はどうなんだということがあると思います。江差線につきましては、沿線市町で構成するJR江差線の対策協議会が設置されておりまして、年間1回程度開催されて意見交換が実施されているということでございます。現在までは、バス転換したことにつきまして地元の住民の皆さんのご意見も含めて、特に大きな課題というのは出ていないというように聞いております。ただ、意見と致しましては、路線延長そして停留所をもっと増設してほしいといったことが出ております。路線延長というのは今走っておりますバスの途中に湯ノ岱という温泉があるのですが、その湯ノ岱を経由してくれと、そうすれば観光客の方もより乗ってくれるのではないかといった声のようでございます。以上、簡単でございますがバス転換の江差線の報告でございます。
- 続きまして資料3も一括で説明させていただきます。こちらは、JR可部線となりまして、最近、新聞報道でも、住民の皆さんの熱意によって廃止されたJRが復活したというニュースがかなり流れましたので、ご記憶いただいているかと思うのですが、この件でございます。資料に戻り、主な経過でございますが、平成10年にJR西日本さんがJR可部線の廃止を正式表明されてですね、平成15年の12月に廃止をされているというようになっております。この5年間ある中ではですね、廃止ということではなく列車の増発実験などもやられて、なんとか維持出来ないかということも地元ではあったのですが、残念ながら営業成績が上がらず最終的に廃止に至ったという経緯があるようでございます。その後、平成20年に可部線の活性化協議会、これがJRさん、バス事業者、広島市等で構成されているようですが、この5年間に大きな転換がございまして、3番の復活の主な要因というところなのですが、「地域公共交

法の活性化及び再生に関する法律」これが平成19年の10月に施行されています。これによりまして列車の電化延伸の国庫補助というのが可能になったということでございます。JR可部線が廃止になってからも、何とかならないのかという地元の声があったようなのですが、地元の広島市さんが要望するのであれば、JR西日本さんは「検討してもいいですよ。ただし費用負担は地元でお願いします。」というスタンスでこられていたようなのですが、なかなか費用負担の解決が見つからないところで、こういった国の新しい法ができて申請可能になったということでございます。そういった追い風もあって、最終的に今年3月に可部線が一部でございますが復活したということでございます。

- 3番の復活の主な要因のところでございますが、申し上げた法律の制定ということもありますが、報道等で取り上げられていた沿線住民のご意向、これももちろんございます。その他、広島市に聞き取りをおこなったところ、廃止後の延伸区間が人口増加、要するに市街化区域が非常に広がっているということで、そもそも利用する人がいるんだということがあると思います。それから、もうひとつですね、大きな市立病院が移転開業をするということで、その移転先が延伸先にかかっているという市の政策的なこと、あるいは人の動きがかなりあると、更に住民の方の熱意もありましたというご説明でございました。
- ポイントは以上でございますが、資料2枚目以降は広島市さんのホームページで経緯等公表されておりますので、参考としていただければと思うのですが、参考までに国庫補助事業でございますけれども、幹線鉄道等の活性化事業ということで国の事業でございますが、国が3分の1それから地元の広島市が3分の2を負担しているということで概算事業費は27億円ということで、国と市が建設費の大半を負担されているということでございます。
- 簡単ではございますが、参考事例としてバス転換等の事例をご紹介しました。以上でございます。

#### **(北海道交通政策局長)**

- 事務局の方からJR江差線と可部線についてですね、説明させていただきました。今の説明内容について、ご質問・ご意見等がありましたら、お願いいたします。(発言等なし)

#### **(北海道交通政策局長)**

- 本日の議題は以上でございます。参考資料といたしまして、お手元の資料5から7をそれぞれ添付してございます。資料の5は鉄道ネットワークチームの報告書と、資料6は観光列車運行可能性調査の結果と、あわせて並行在来線対策関係要請一覧ということでそれぞれ事務局の方から説明させていただきます。

#### **(事務局)**

- それでは、私から再度ご説明させていただきます。資料4のご説明をしておりませんでしたので、資料4のご説明をさせていただきます。今後の進め方についてのご相談でございます。資料1枚目を見ていただければと思いますが、こちら先ほどご説明

いただきました道南いさりび鉄道線、五稜郭・木古内間の転換を決められたときの経緯でして、右側が我々協議会のこれまでの経過、あるいは今後の見通しとなっております。左側のいさりび鉄道さんの経緯をご覧いただければと思うのですが、平成12年、開業まででいきますと15年前という時期になりますけれども、国の申し合わせをスタートいたしまして、あとは並行在来線のあり方に関するOD調査などから始まりまして、平成17年に第1回の協議会、これが開業10年前ということになります。開業7年前の平成20年に将来需要予測調査・収支予測調査を行っておりまして、開業3年前に事業形態、鉄道にするのかバスにするのか、それから負担割合等を決定しまして本格的に開業準備に入ったと、そして平成27年に開業しているといった経緯でございます。それで対比を致しますと、いさりび鉄道の場合ですと15年前にOD調査ですが、当協議会の場合、19年前に一度始まっているということでございます。道南いさりび鉄道の方で1回目の協議会が10年前だったのですが、我々は18年前にスタートしているということですからかなり早めのスタートを切っているという状況にはなっております。我々は平成24年の協議会の設置以降ですね、本日を含めまして5回会議を開催してございますが、来年以降どういった調査を進めていくかというところが太枠で囲んであるところでございますが、本日もご紹介させていただいております道内外のバス転換の事例の調査・分析、あるいはバスに限らず鉄道転換の事例の調査・分析といったことは進めて参りたいと思います。それから国の動向等についても情報提供させていただきたいと思いますが、これ以外にもこんなことを調査すべきではないのかと、人口動態ですとか色々な着目点があるかと思っております。このへんを皆様にご照会をさせていただいて、とりまとめの上、来年度のブロック幹事会で揉みまして、今後どういうふうにするのか協議させていただければと考えております。このようなお提案といいますかご相談でございますが、なにか意見等いただければありがたいと思っております、ご説明をさせていただきました。

**(北海道交通政策局長)**

- 今、資料4の説明をさせていただきましたが、今後の進め方についてですね、幅広くご意見を伺っておきたいと思っております本日このような資料を用意したわけでございます。こういった形で進めていくと決めるものではございませんので、色々ご意見伺いたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

**(八雲町長)**

- これからJR北海道の経営状態、自分たちの町の人口の減少とか色々考えれば、この在来線をどうするかというのは大きい問題だと思っております。これからの進め方で、自分たちで調べられるとも思いますけどね、実際新幹線開業もしましたし、今のJRでどれだけ人が流れているのか、バスもあるだろうし。そして経費というのは把握しているのか、例えば函館から長万部までのJRの経費だとかそういうのはわかっているのでしょうか。

**(北海道交通政策局長)**

- 分かっております。JRさんの方で全ての営業収支を含めて、収支状況は整理をし



ておりますので。

**(八雲町長)**

- 整理したものはあるのですか。

**(北海道交通政策局長)**

- はい、あります。

**(八雲町長)**

- それは正確な数字なのか。やはり実際の数字を見ながら、そして流れもどう経過していくのか、毎年人の流れだとか見ていかなければなかなか判断するにしても、町としても。今、自分の町も1万7千人ですけれども13年後には1万3千人とかになるのではないかと想定しているのです。そうすると利用した人たちがどれくらいいるのか大変不安なところがある。やはり、格好付けてもある程度の財源というか、あまり赤字であれば考えなければいけないだろうし、出来ることならば在来線は残したいなど誰しもが思うことだが、それについてもこちらのお金も考えないといけない。その辺の統計的なことを毎年出してもらえれば、例えば平成29年度のJR1年間で、経費はこれくらいかかっている、人はこれくらい流れている、バス利用者はこういうふうにいるというようことを、我々も調べたらわかるのですけれども、そういう情報も流してもらえれば、分かりやすいです。そして、JRでも列車等の修理費もあるだろうし、どうなっているのかははっきりしませんけれども、それと線路との兼ね合いもあるので、そのへんも詳しく分かるものがあれば、毎年出してもらえれば流れ的にも読めていけるのかなと。お願いしたいなと思います。

**(北海道交通政策局長)**

- 後ほど説明させていただくのですけれども、いまJRさんの方で単独で維持するのが困難な線区ということで、13線区を公表してあり方を相談していくとしているのですけれども、それに該当する線区については、年の営業収支状況についてはすべての線区について去年公表していきまして、直近は平成27年度の数字が出ています。これはおそらくJRさんの方でこれからも毎年リバイスしていきますので、これは提供できると思います。
- これから例えば線路ですとか、いわゆる土木・構造物だとか、線区で使われている車両ですね、どれくらいの更新が必要なのかということは、13線区についてはですね、今後20年間に必要な更新状況だとかですね、これは金額として一回弾いて出していると思います。恐らく、函館本線の区間というのは当面自社で維持すると制御されているので、まだ、もしかすると算出してないかもしれないのですが、そこはJRさんに対して、今後の検討で必要だということで私どもの方から申し入れを行い、可能であれば新年度のブロック会議か何かで出していくということで十分かなと、その辺りはJRさんと調整していこうと思います。

**(八雲町長)**

- そうすると毎年出てくることによって流れ的なもの、こういう傾向でいっているのかとか、判断しやすいのかと思う。ただ、13年後を考えたときに、自分の考え方とすると、人だけを運んでくるという状態ではないのかなと、ただその中で、例えば観光的な意味で人が流れてきて、運賃だけではペイしないけれども、地域に与える経済効果を含めた全体的なことを少し見ていかないといけないのかなと。ただ、我々の町よりは逆に七飯さん、大沼だとか森町さん、鹿部さんとかの人の流れもあるとそこでまた経済効果が出てきて、単純に乗った人の運賃だけで判断できる問題でもないなと。そういう流れも、いまやっと1年経ちますけれども、その中でこれから先の函館北斗の新幹線の駅も含めた人の流れも少し見ながら、未来に向けて、まあ持続できれば、2、3年持続できてもすぐこうなるのではどうしようもないので、持続できるような形で、みんなで協議していかなければと思います。

**(北海道交通政策局長)**

- ありがとうございます。他に何かございますか。

**(森町長)**

- 一点、勉強不足かもしれませんが、この並行在来線対策協議会の中に、私たちいつも普段から交流がある鹿部町が入っていない。最近、色々と観光関係新幹線を活用した地域づくりを考えるに当たって、大沼だけではなく我々も駒ヶ岳を囲んだ地域として観光を開発している中であって、この鹿部町さんもこの並行在来線の中に入られた方が私はいいいのかなと思うのですが、入ってらっしゃいますか。

**(北海道交通政策局長)**

- メンバーに入っているそうです。今日はご欠席というそうです。

**(森町長)**

- 参画しているなら良いです。入っているならば、色々と私共おかげさまで一旦、戦略会議の方から森蘭航路のフェリーを活用したのもアクセスさせていただいて、それが並行在来線の対策にプラスになる部分も結構多いとは思いますが、海を使った戦略というのも並行在来線の中には入ってきて、そういうものの複合的なもので最終的に赤字を減らす、もしくは黒になっていただきたい。そういう最終的な将来的には思いはございます。
- 先ほど八雲町長さんもおっしゃられたように、どうしても黒字にするというのは、なかなか並大抵のことではないなということ、今まで九州や他の地域を見てもそうなのですからけれども、そこを戦略的に変えていくことが可能であれば、色々と資料を活用しながらなんですけれども、もっと対策協議会、この狭い範囲だけではなくて広い範囲の連携として、何が提案できるかっていうのも今後の勉強の中には必要となってくるだろうと思います。どこまでが適当なのかと言えば、私は判断できませんが、是非ともそういう繋いだ中でお願いします。
- 今日の新聞にも少し載っていましたが十和田湖と青森を結んだ中で、今まで

採算割れしていたホテルも、採算にのって経営されているということで、色々と私達も参考になることはあると思います。最終的に僕たち自治体が残っていくには、そうした観光産業や飲食関係で、勤め先がきちんとある地域にあることだと思っているのですが、それらと絡めながら、どんなものが並行在来線として繋ぐことが可能なのかというのを是非、色々な方面から資料を頂ければ大変有り難いことだと思っております。

- 合わせて、私共の駅も3駅今月無くなりましたけれども、安易に駅を無くするというのは将来的に並行在来線について活用する入口を無くするというものですから、そこも、もう少しJRとの交渉の中では、是非将来的なところで、残してほしいところは残すように対策協議会として申し入れできるよう、環境を整えてほしいという風にも思っております。以上でございます。

**(北海道交通政策局長)**

- ありがとうございます。他にございますでしょうか。
- 七飯町さん長万部町さんもし何かございましたらお願いします。

**(七飯町副町長)**

- 私もこの会議初めて出席するものですから、先のことについてよく分からなかったのですが、岩村町長さんが言われたとおりの形で、情報提供を広く頂きながら地域に提供させていただきたいと思っております。先ほど森町町長さんが言われた十和田の関係については地元の方ではないですが、ニヤマススキー場と言うスキー場があり、そこは後で経営を受け継いだ関西方面の会社の方なのですが、独自に経営を行っている形で、詳しいことは分かりませんが、かなり多角的に色々な方面に、観光面というよりも、そちらの方に目を向けて積極的に投資しているというような形でございます。私共で、機会があれば情報提供させていただきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

**(北海道交通政策局長)**

- ありがとうございます。長万部町さん、どうぞ。

**(長万部町副町長)**

- 我々の町も函館側で1駅、黒松内側でも今回廃駅になっていますので、在来線の話をしていただいて、町長さん方が言っていたとおり、利用が出来なくなったら大変住民の方も不安に思っているところがありますので、その辺りをJRさんに要望していきたいなど、これ以上廃線や廃駅がないようにしたいなと思っております。
- また、在来線の扱いについて、長万部駅は室蘭本線と函館本線の結節点ということで、かなり在来線の駅構内は広いということで、在来線の今後の扱いが、これから東西、町を二分している形になっているので、そこを大変危惧しており、扱いによっては、かなり空いたスペースが出来てくることも考えられる。今後の町づくりにも影響していくと危惧しているところかなと考えています。以上でございます。

**(北海道交通政策局長)**

- ありがとうございます。他にもよろしければ、お気づきの点などありましたら、よろしくをお願いします。

**(北斗市副市長)**

- 私共は、既に道南いさりび鉄道の運営に関わってございます。鉄路を残すということは、北斗市民の一番の願いということで私共の市長がバス転換あるいは鉄路維持ということを決める中で、北斗市がそういう意味で、鉄路を残してほしいという声を一番あげていたと思っております。それは、やはり市民の要望とか願いということから私共も取り組んだ訳でございます。その中で、北海道さん、そして函館市さん、木古内町さんも色々なご協力をいただいた中で鉄路を残して1年目になった訳です。その鉄路を残すということがどれだけ厳しいかということも分かっていたわけですが、色々と経営計画などある中で、現在、1年目の中で道南いさりび鉄道の運営というのは経営計画に沿ったなかで進んでいるということになっております。
- 八雲町長さんが仰ったように、これから先、不透明なところがたくさんありますので、経営計画を守りながら、それ以上の成績をあげるような工夫を、今、会社の方でも行っておりますので、鉄路を残して良かったと思うようなことをずっと続けていくということが大事なことではないかと思っております。以上でございます。

**(北海道交通政策局長)**

- ありがとうございます。若干時間が押してきたのですが如何ですか。

**(渡島総合振興局長)**

- 1つは事務局の方をお願いですが、仰ったとおり、今後のJRのデータを整理していただく時に、今回の単独維持できない13線区を発表した時に経営分離区間ということで、参考で出された資料があったのですが、その資料の輸送密度などは特急列車も含めているものが出ていましたけれども、そこはなかなか比較対象にならないので、多分、今、特急列車に乗っている方々は全部新幹線に乗り替わるので、少なくとも今、普通列車に乗っている方が、五稜郭から長万部の間でどれくらいいらっしゃるかというデータを是非JR北海道さんの方から出していただきたい。そしてそれに関わる経費を1つお願いしたいと思います。恐らく、そういった数字を見ると今回単独で維持出来ないと言われている13線区と状況はそんなに変わらない厳しい状況というのはあるのだろうと思います。
- また、道南いさりび鉄道のお話がありましたけれども、道南いさりび鉄道は同じように今、輸送密度が厳しい部分がありましたけれども、貨物列車が走行していて、線路使用料という形でJR貨物からの利用料収入が大半を占めている中での運営ということになっております。それでも先ほどお話があった10年間で公的負担額が23億円で、これも経営計画を作った立場で申し訳ないですが、これはあくまでも資料の中にあつたとおり、JR北海道から16億円の支援を受けての23億ですから、それがなければ10年間で40億の赤字ということですから、11年目以降はJR北海道さんからの支援がなくなりますので、11年目以降を想定した場合は当然

同じ経費でいっても10年間で40億というくらいの赤字になるということが見込まれるということになります。はい。

#### (北海道交通政策局長)

- 今、三戸部局長からのお話も含めて、JRの方には相談していきたいと思っております。今、頂いた意見を見ても、情報提供のあり方について、どうすべきかという話もございますので、ここは事務局の方でも少し工夫したいと思っております。
- また、昨年この会議を開いた時に話もありましたが、このように当会議について、今まで年に1回、年度末に開いていたのですけれども、このやり方が良いのか、少し問題提起もありましたので、今回は、こういう形で年度末開いておりますが、先ほどの情報提供のあり方も含めてどう会議を持ち込んでいくのか、また改めて事務局の方で整理をして、またご相談をさせていただければなと思っております。
- まだまだ、あと十数年あると言いながらも少しずつ迫ってきておりますので、少し今後の町づくりという部分も含めて、テンポアップして取組を進めていきたいと思っております。それでは若干時間が押しておりますが、残りの参考資料を簡単に説明させていただきます。

#### (事務局)

- それでは事務局から資料5・6・7につきまして一括でポイントを説明させていただきます。はじめに資料5をご覧くださいと思います。これは先に各市町村に文章でお送りしているものでございますが、この機会に改めてご説明させていただきます。鉄道ネットワークキングチームの検討結果でございます。まず1ページ目でございますが、「検討の趣旨と考え方」についてでございます。鉄道ネットワークキングチームはJR北海道が昨年11月に発表いたしました事業範囲の見直しに道や地域が対応していく上で必要となる全道的な観点から将来を見据えた鉄道網のあり方などについて検討するため、地域公共交通検討会議の作業部会として設置したものでございます。昨年11月から4回行いまして、去る2月7日に座長である北大の岸准教授から知事に対して検討結果の報告が行われたところでございます。まずは下の左側、議論に当たっての検討の前提でございますが、1つ目として全道的な観点から検討を行うものであり、個別の線区について結論出すものではないということ。それから2つ目として、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年頃を念頭に中長期的な視点から検討を行うこと。また、3つ目として、まず必要性の観点から鉄道網のあり方を検討し、そのうえで課題と方策を検討すること、これらの3点を掲げてございます。次に右側でございますが、検討に当たっての基本認識を示してございます。今回の線区の見直しでは単にローカルな問題として扱われるのではなく、我が国全体の鉄道網や北海道全体の将来等に関わる多面的な問題であるといったことの考え方を記載しております。
- 次に2ページ「鉄道網のあり方」をご覧くださいと思います。広大な北海道におきましては線区ごとに鉄道が果たしている役割が異なりますことから、ワーキングチームでは北海道の将来像や交通環境の変化を踏まえ鉄道網を形成する路線を次の6つの類型に区分してございます。その上で方向性を検討したところでございます。

- 以下、各類型の考え方についてポイントをご説明いたします。3ページをご覧ください  
だきたいと思います。1つ目に「札幌圏と中核都市等をつなぐ路線」でございます。  
広大な本土におきまして、都府県の県庁所在地に匹敵する都市機能が集積する中核都  
市等と札幌圏をつなぐ路線は、地域における可能な限りの協力支援のもと引き続き維  
持されるべきであるとしてございます。
- 次に5ページに飛びますが、ご覧いただきたいと思います。「広域観光ルートを形  
成する路線」でございます。観光客の周遊を支える鉄道網の役割は大きいものの観光  
利用だけで鉄道を維持していくことは難しいということから地域において持続的な  
運行のあり方を検討する必要があるとしてございます。
- 次に6ページをご覧ください。3の「国境周辺地域や北方領土隣接  
地域の路線」についてでございます。両地域とも、我が国の国土形成等の観点から政  
策的な振興を図っていく必要があります、地域における可能な限りの支援、協力のもと適  
切な対応が必要であると共通認識を示した上で、ロシア国境に隣接し、特定有人国境  
離島を有する宗谷地域は、今後のロシア極東地域との更なる交流拡大の可能性を踏ま  
え、引き続き鉄道の維持を図る必要があるとされております。また、北方領土返還運  
動の拠点として重要な役割を有する隣接地域につきましては、北方領土における共同  
経済活動等が期待される中、鉄道の役割を十分考慮する必要があるとしております。
- 次に同じページの右側でございますが、4の「広域物流ルートを形成する路線」で  
ございます。食糧供給地域でございます本道を通して、鉄道貨物輸送の果たす役割は  
重要である一方、輸送実績や線路等鉄道設備の負担も考慮し、物流の効率化、最適化  
の観点から、トラック輸送や海上輸送も含め総合的に対策を検討する必要があるとさ  
れております。
- 次に7ページをご覧ください。5「地域の生活を支える路線」につ  
いてでございます。収支が極めて厳しい線区につきましては、他の交通機関との連携、  
補完、代替なども含めた最適な地域交通のあり方について、交通事業者や国・道の参  
画のもと地域における検討が必要であるとされております。
- 右側の6の「札幌市を中心とする都市圏の路線」についてでございますが、利便性  
の向上に一層努めることなどにより営業収入の増加を図り、道内全体の鉄道網維持に  
資する役割を果たしていくことが必要であるとしております。
- 次に8ページをご覧ください。 「JR北海道の持続可能な経営構造  
の確立」についてでございます。大きく3つの柱を掲げてございます。まず1つ目の  
柱として「国による抜本的な支援」でございますが、JR北海道の危機的な経営の状  
況を踏まえると線区の見直しや地域の協力・支援だけでは経営再生の実現は難しく国  
による抜本的な対策として、1番下の箱のところでございますけれども、貨物列車の  
割合が高い本道の輸送体系を踏まえた支援等の5項目を記載してございます。
- 次に、少し飛びまして11ページをご覧ください。こちら2つ目の  
柱でございますが、「JR北海道の提案」に関しましては、経費節減・運賃値上げ・  
利用促進につきましては、暮らしへの影響が大きくJRは徹底した情報公開や丁寧な  
協議を行うことが不可欠であるということで、2つ目に書かれております。
- 次に13ページをご覧ください。「上下分離方式」についてござ  
います。JR北海道は、老朽施設等の計画的な方針がなされないまま現在に至ってお

りまして、道内自治体の厳しい財政状況を踏まえますと費用について自治体に負担を求めることは現実的に難しいと考え方を示しております。

- 最後に3つ目の柱でございますが、14ページ目をご覧くださいと思います。3番「地域の実情や線区の特性を踏まえた方策」についてでございます。白丸の1つ目でございますが、JR北海道の危機的な経営状況を考えますと地域も可能な限りの協力を求められ、国や道の参画のもと実効性のある方策を見い出していくため、地域における検討を早急に開始することが必要であることを何度も掲げてございます。
- 次に15ページをご覧くださいと思います。ここでは地域公共交通検討会議で検討する公共交通ネットワークと鉄道網について述べておりまして、本道における鉄道網のあり方につきましては、高速道路網やバス、航空ネットワークなど、他の交通モードとの連携・補完・代替など役割分担についても留意する必要があることについてふれられております。
- 次に16ページをご覧くださいと思います。「今後に向けて」と題し、2030年頃の北海道を支える鉄道ネットワークを実現するためには鉄道事業者、行政、住民等が各々の役割を認識し、相互の理解と協力のうえに取組を進めていく必要があるとの、共通認識のもと今後に向けた関係機関の役割をそれぞれ記載してございます。
- 最後に17ページでございますが、道の役割につきましては、こちらでも独立した章として重ねて記載してされておりまして、緑のタイトルの部分でございますが、1番の公共交通ネットワークの将来のデザインから5番の広域的な利用促進策の展開につきまして計5点について、国や市町村等との密接な連携のもと積極的且つ主体的に取組を展開していくことを求めているところでございます。こちらの資料の説明につきましては駆け足でございますが、以上でございます。
- 続きまして、資料6をご覧くださいと思います。これは観光列車の事業で今年度、道で行った調査でございます。こちらの資料、取りまとめがようやく出来まして本日からホームページで公開をしております。簡単にご説明いたしますと、目的といたしましては来道者の道内周遊、まさに道南ですと新幹線でいらっしゃる方がさらに周遊するためのツールといったイメージですが、そういったことの拡大を図るために北海道ならではの観光列車の運行可能性について調査・検討を実施して参りました。今年度、昨年8月以降5回検討会議を重ねまして検討委員には学識者、鉄道事業者、それから観光関係の皆さまに入らせていただきまして多様な観点から検討をしたところでございます。
- 資料をおめぐりいただきまして2枚目は調査内容でございます。道内、道外あるいは海外、それから右側の下になります道内地域ヒアリングを実施してございます。視点としましては上の2行目ですけれども、選定の視点でございますが、新幹線や飛行機との連携、それから外国人観光客の対応、運行コストの抑制、地域との関わり、こういったことで道内外の事例調査をいたしまして分析を進めてきたところでございます。
- 3枚目をおめぐりいただきまして、これらの道内外の調査結果を踏まえた最終的に結果が、こちらの1枚にまとまっております。一番上のオレンジの部分ですが、北海道ならではの観光列車の要素は何かということで、3つキーワードをまとめております。「地域にこだわる」、「地域で支える」、「地域を元気にする」といった3つの

視点で、左側の縦のところに青いボックスで、観光列車の基盤要素と支える要素と2つご覧いただけるかと思うのですが、それぞれの区分に従ってまとめております。基盤的要素というのは車両そのものを造るつくり方、それから誰が運行するのか、資金はどうするのか、といったことでございます。観光列車を支える要素としてはルートですとか、あるいは地域の受入体制、それから集客アイデアといったいわゆるソフト的な部分でございます。それで当面の方向性ということで書かれておりますが、基盤的要素につきましては、車両は現実的に出来ることを考えていこうということで、中古の車両を改造したものを造るといったことで、ポイントとしては道内の企業さんにご参画いただいて、車両造成費用を抑制しながら、例えば、小樽のガラスを使ったランプシェードを使ってみるとか、旭川の家具を使った椅子を使うとか、そういったイメージなのですが、そういったことでPRをしながら車両づくりが出来るのではないかと考えております。

- それから、運行形態としましては車両の保有は今まで鉄道事業者JRさんが全てを賄っているということでございますが、道外の事例では数は少ないですが地域の協議会で車両を持つような事例もございます。例えば、民間会社の車両保有も可能でございますので、そういった広い視点で持たなくてはいけないのではないかと、検討する必要があるのではないかとということでございます。施設については、いわゆる自動車の車検に相当するものがございます。そういったものには専門のスタッフですとか大がかりな設備が必要でございますので、こういったことはJRさんの協力を頂くといったようなことでございます。それからソフト的な部分につきましては、ただ列車を走らせてただけでは長持ちしませんので、やはり地元の受け入れでまた来てもらおうというおもてなしの体制が重要だといったことが大きなポイントでございます。資料6の説明は以上でございます。

#### **(北海道交通政策局長)**

- すみません、だいぶ時間が過ぎております、申し訳ございません。皆様、よろしいですか。ありがとうございました。
- 今日の協議会のご指摘ご意見を踏まえまして、今後とも事務局の方で取組を進めていきたいと思っておりますので、引き続きご協力の方をよろしくお願いいたします。
- 以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。