

北海道新幹線並行在来線対策協議会第7回渡島ブロック会議 議事録

〔日時：令和2年8月25日（火）14:00～15:45〕
〔場所：函館市亀田交流プラザ 1階講堂〕

【事務局】

ただ今から、並行在来線対策協議会第7回渡島ブロック会議を開催致します。

まず開会にあたりまして、北海道新幹線推進室長の清水目よりご挨拶申し上げます。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

ご紹介いただきました新幹線推進室の清水目でございます。本日は大変お疲れのところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。まず本来であれば当会議の座長であります道庁の交通企画監の柏木が出席しまして、ご挨拶並びに議事の進行をさせていただくところでございますけれども、用務の都合によりやむを得ず本日欠席とさせていただいておりますことにつきまして深くお詫び申し上げます。併せましてこのようなコロナの状況の中で当会議を開催することに際しまして、ご理解・ご協力いただきまして感謝申し上げます。また本日は、JR北海道から渡利常務にご参加いただいております。この場をお借りして御礼申し上げます。

さて北海道新幹線についてでございますけれども、新青森・新函館北斗間が開業いたしまして、来年の3月で5周年を迎えるという状況でございます。ただ残念ながら、こういうコロナの状況ということもございまして利用状況というのがちょっと大変な状況になっているということでございます。一方、新函館北斗・札幌間につきましては、2030年度末の開業に向けまして着実に工事が進んでいるところでございます。新幹線の開業効果を最大限発揮するというこのためにも、札幌への早期開業につきまして、本日お集まりの皆様と一層勉強を深めながら、国への要請活動をはじめ、早期に開業していくということについて、道庁といたしましても今後とも引き続き真剣に取り組んで参りたいと考えてございます。

また、本会議の主課題でございます。並行在来線の問題につきましては昨年の当ブロック会議におきまして、札幌開業の5年前までには地域の交通のあり方についての方向性を出すという従来の考え方にとられることなく、なるべく前倒しをして方向性を見出していこうということで、本日お集まりの皆様にご理解を得たところでございます。

本日は、最初にJR北海道から沿線線区の状況についてご説明いただいたのち、本年度予定している委託調査の進め方などについてご説明させていただきながら、今後の検討の進め方について、ご意見をいただきたいと考えてございます。どうぞよろしくお願い致します。

【事務局】

それでは議事に入ります前にお手元に配布してございます資料について確認させていただきます。会議の次第、出席者名簿等、その後に資料右肩に「資料1」と書いてあるものがJR北海道さんからご提供いただいております「函館線 函館・長万部間の状況について」という資料になります。資料2は「函館線（函館・小樽間）旅客流動調査・将来需要予測・収支予測調査について」、資料3が「並行在来線検討スケジュール（案）」、資料4が「道南いさりび鉄道（株）の経営状況について」、資料5が「函館線（函館・小樽間）と道南いさりび鉄道との比較」という資料になってございます。また、参考資料として協議会の設置要領を添付してございますので後ほどご覧いただければと思います。それでは早速議事に入らせていただきます。これ以降につきましては清水目新幹線推進室長によりまして議事を進行して参りますのでよろしくお願い致します。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

それでは、次第に沿いまして、進行してまいりたいと思います。まず議題（１）、函館線（函館・長万部間）の状況につきまして、ＪＲ北海道さんからご説明いただき、その後、質疑応答を行いたいと考えてございます。よろしく申し上げます。

【ＪＲ北海道】

ＪＲ北海道の渡利でございます。沿線の各自治体の皆様そして北海道の皆様には日頃から大変お世話になっております。この場をお借りして御礼申し上げます。今日は、弊社の状況につきましてご説明させていただく機会を頂戴しまして、どうもありがとうございます。

私どもから資料１を出させていただいております。昨年の会議の席上でもほぼ同様なものを出させていただいておりますので、早速中身について説明をさせていただきます。

輸送密度の推移が１番にございまして、１１番の車両の更新費用まで１１項目でございます。順にポイントについてご説明させていただきます。

２ページ、輸送密度の推移という棒グラフが出て参ります。輸送密度というのは、上にありますがお客様が１キロあたり１日平均どのくらいお乗りになっているのかということ、線区毎に輸送人キロということで何人お乗りになって、その線区が営業の長さが何キロなのかということ掛け算した上で営業キロで割るとその線区がどのくらいになるのかということ、これ１年間の数字ですのでそれを３６５で割ると、いうことで１日あたり通しでお乗りになる方がどのくらいいらっしゃるのかという指標を出しております。平成３０年度につきましてはグラフの右の方、３６５０人と青い棒で書いております。直近５年間は概ね４０００人を若干下回る感じで推移しております。１日４０００人のところに青い細い線を引いてございますけれど、こちらがＪＲの前身であります日本国有鉄道の経営再建促進特別措置法施行令、ちょっと長い法律ですが、いわゆるバス転換、当時のバス転換の基準というものが１日４０００人ということを出されているところであります。これから見ますと若干下回っているということではありますが、そこはご参考に、ということだけでいただければと思います。それからこのご利用の中には、当然この函館線の函館・長万部間でございますので、特急スーパー北斗やはこだてライナーのご利用も含めさせていただいております。はこだてライナーは距離が短いですがご利用が多いということで、輸送密度には寄与しているということでもあります。昨年のこちらの場でご質問いただきました特急列車を除いた場合の輸送密度ということでもあります。これは平成３０年度を基に想定しましたところ６８５人ということでございます。これは全体３６５０人の約２割、１９％ということでございます。

次の資料３ページは、定期列車の本数の推移でございます。これは１日あたりのお客様を乗せて運転しております旅客定期列車の本数の移り変わりを折れ線グラフで書いたものであります。平成２８年のところで赤い線がぐっと上がってございますが、これははこだてライナーの運行が始まったということでありまして、それ以降は変更はございません。

次に４ページの駅別乗車人員でございます。白丸・緑丸・赤丸がございまして。こちらはそれぞれの関連する線区の駅で、ご乗車になったお客様が何人いらっしゃったかということの駅別の人数であります。上の方に「特定日調査に基づく」と書いてございまして、これは年間の特定の日にちに人を配置しまして、それぞれのところで何人降りるのかを調べたものであります。これも毎年やっておりますが、直近５年間の平均人数ということでもあります。函館と森までの間で見てまいりますと、有人駅が１１駅でございます。そして１日平均が１０人以下、左の凡例で見ていただきますと、緑の丸のところ、それから赤丸のところもありますけれど１０人以下の駅は１７駅

ということでありまして、それから1日平均11人から50人の駅は4駅ございます、これは白丸の中の4駅ということになります。それから、51人から100人の駅が2駅ということで、これは大沼、鹿部であります。それから、1日平均101人以上の無人駅であります、これは1駅だけありまして大中山でございます。大中山は1日101人以上いらっしゃいます。そして5ページがその続きでありまして、森から長万部までのものであります。こちらも含めまして、先ほど申し上げた数字が全体の数字ということになって参ります。

それから6ページが列車別の乗車人員ということでありまして、1日あたりのお客様が、どの列車に何人お乗りになっているかということで、これも特定日調査に基づくものであります。これは特急ではなくて、普通列車だけ書かせていただいております。これをご覧いただきますと、ちょっと字が小さくて恐縮ですが、グラフになっておりまして、クリーム色の左側の方に小さく数字が入っております。例えば一番上の「891D長万部行」という列車であります、これは森を6:32に出まして長万部に7:52に到着するという列車であります、森のところには線がありまして、その左側に、大変小さくて恐縮ですが、50人刻みで何人お乗りになっているかという目盛りが入っております。目盛りが最大で300人というところになっておりますので目盛りが大きいというせいもありますけれども、森から八雲までの間は最大で29人がご乗車になったと、こういうふうにご覧いただければと思います。これを見てまいりますと、新函館北斗から函館までの間につきましては、新幹線のご利用がありますので、特に通勤・通学時間帯にご利用が多いと、それから森・鹿部から函館方面は、朝夕の通勤・通学時間帯にご利用が多いということがありますが、その他の時間帯のご利用はさほど多くはない。それから鹿部からは森方面にも通学のご利用がございます。また、8ページの上から5番目、上り列車の函館行き「5882D」、森を6:14に出まして函館に7:48に着くという列車であります、これが最も混雑している列車でありまして、最大で204人が乗車をされていると、五稜郭に着いた時に204人乗っておられて、そこで少し降りて函館に着くというふうにご覧いただければと思います。このような形で、各列車別の乗車人員を調べているところであります。

次の資料10ページは、駅間別の乗車人員、駅と駅の間でどのくらいのお客様がご乗車になっているのか、これは列車別ではなくて1日トータルでどうかということであります。10ページは特定日の調査ということで、平日に係員を配置しまして、ということでありまして。これで普通列車と特急列車を水色とピンクで色分けしております。普通列車の水色の部分をご覧いただきまして、こちらで見て参りますと、水色の棒が長いところから急に短くなる場合がございます。新函館北斗の前後で左・右の方でありますけれども1904人から566人に大きく減っていると、ここでかなり降りられるということがございます。それから、大沼公園のところ、大沼公園の左側で水色のところが329人ですが、大沼公園を過ぎますと66人ということで、ここでもかなり降りられると、この辺りで大きな段差があるということが言えるかと思っております。

それから11ページは、1日あたりの平均、同じものを調べるわけでありまして、これは1日あたりの平均ということで、きっぷの発売状況からどの駅からどの駅までご利用になっているかということ積み上げをしまして算定したものであります。先ほどの10ページの方は特定日に調査した人数でありますけれども、11ページの方は1年間の発売状況をもとに、1日あたりの人数を算出していくということで大まかな利用状況をご理解いただく上では、11ページも参考になるかと存じます。

12ページは、定期券の月平均の発売枚数でございます。これは三角表になっておりまして、例えば一番左上は函館駅となっております。その縦の方で一番上に函館と書いてございまして、それからずっと右のほうに目を移していただきますと、八雲あるいは長万部といった駅名が入っております。例えば、函館と新函館北斗の間を定期でどれくらいの方がご購入になっているかと

いうことであります。これ2段になってまして、グレーのところと白いところがございます。グレーのところは通学のお客様、白いところは通勤のお客様ということであります。この数字は1ヶ月定期をご購入になった方が1人いらっしゃるとそれは1と、6ヶ月定期をご購入になった方が1人いらっしゃるとそれは6、として足し算をしまして、1年間で12ヶ月でありますので、全部足した数字を12で割るということで、年間を通じて何人の方が定期でご利用になっているかということをご理解いただくということになります。通学でいきますと、グレーの数字であります。函館・七飯間が107.9枚、函館・森間が85.7枚、ここが多い区間でございます。通勤は、函館・七飯間が84.3枚、函館・桔梗間が86.3枚が特に多いということが言えるかと存じます。このような数値でございます。

それから、線区別の収支の状況であります。13ページ、これが一定の考え方に基きまして、弊社全体の収入と費用をそれぞれ線区ごとに割り付けるということによって線区単体の収支がどうなっているか、というものを管理会計的に見ているものであります。今回、平成27年度から平成30年度までの推移を分かる様な形でお示しをさせていただきました。平成30年度でありますけれども、収入が下に白い棒で、44億8800万円であります。これに対しまして、費用が110億9000万円ということで、66億200万円の赤字でありました。平成29年度と比較しますと、収入は減少、費用は増加したということで、損失額が62億円から4億円悪くなって、66億円になったということがこのグラフからご覧いただけるかと思えます。ただ、平成28年度、29年度、30年度と見ていきますと若干数字が違っておりますけれども、構造的には大体同じようなグラフの形をしているということをご覧いただけるかと思えます。

昨年この会議でご質問いただきました、特急列車を除いた場合の線区別収支といったものにつきまして今回ご説明をさせていただきます。14ページの図をご覧ください。14ページの一番左側に棒グラフ2つございますけれども、こちらは13ページの一番右端の棒グラフを縦につぶしたような形になっていて数字は同じであります。これを特急列車なかりせば、ということで試算をさせていただいたわけですが、まず前提としまして、平成30年度の線区別収支の費用の中には本社に関わる管理費の数字が入っています。この本社の管理費を、並行在来線の関係でありますので、経営分離ということを想定しますと、本社管理費が乗ったままということと若干ミスリーディングすることになってしまうのではないかとということで、本社管理費を除かせていただきました。そうしますと真ん中のグラフになりますけれども、損失が減ります、12億円ほど収支が改善すると想定しています。その中には特急列車の収入、特急列車を運行することによる経費が入っていますので、これを除きます、特急列車に関わる収入が32億円、費用が30億円と見ております。費用は、乗務員の人件費、これは特急列車を運行しなくなる分だけ乗務時間が減るということでこの分を減らしております。それから使う燃料も減りますので、それを計算しております。それから車両の修繕費用、これも特急列車の車両分は減りますので、走行距離でみて削減をいたしました。しかし一方で、列車が走っているということで、線路の保守ですとか、信号設備ですとか、施設に関する維持費用、修繕費用につきましては、引き続き列車が走行するというので、特急列車が走行しなくてもあまり減少しないということでありまして、経費は30億円の削減と我々みております。このため、特急列車が走った場合と比べますと、収入が32億円減りまして、費用は30億円しか減らないということで、収支約2億円悪化ということで見てございます。本社の管理費を除きましたので少し増えますけれども、特急列車なかりせばの最終的な収支は1番右側のグラフであります。57億円の赤字と見ております。

以上が、平成30年度の諸元をもとにしまして、データとしてご説明させていただくものであります。今、令和2年ということで2年前のデータということになってしまうわけですが、今、平成31年度、令和元年度のデータにつきまして分析を行っているところであります。まだ、

平成31年度の部分につきましてお示しができていないということについてはお詫び申し上げたいと思います。ただ、あまり大きな変化はないのではないかと考えております。こちらもお示しできるようになりましたら、また機会を頂戴しながらご説明させていただきたいと思います。

今年度につきましては、先ほど（北海道）清水目室長からもお話ありましたように、新型コロナウイルスの影響を第一四半期、非常に大きく受けておりまして、ご利用もかなり減っているという状況であります。ただこれはいわゆる巡航速度でこうなっているということではなくて、一時的なものということで、今のところ見られるのではないかと考えております。回復のペースはまだそれほど速くなくて、このまま急回復するというようにはなかなか見通せませんけれども、現在のところ、平成30年度そして令和元年度このあたりが弊社の実力ではないかと考えているところでございます。

16ページ以降につきましては、昨年のブロック会議で同じ内容でお示しをしているものであります。改めて時間をかけて全部説明するということは避けたいと思いますけれども、簡単にご説明をさせていただきます。

16ページにつきましては、大規模修繕・更新費用ということでありまして、例えば橋梁につきましては、非常に老朽化しているということで、100年以上経っているものもあるということでありまして、トンネルにつきましても100年以上のものがあるということで大変古いという状況でございます。そういう中で収支状況の経費の中に計上される毎年毎年かかるものとは別に、大きな修繕工事、大規模改修の工事というものも発生するとみておりまして、16ページのイメージ図で見ていきますと、毎年毎年個別にかなりの額でお金がかかってくると見ております。

具体的な内容は17ページ以降にございますが、橋りょうでありますと、例えば腐食対策で6億円かかるのではないかと、あるいは亀裂対策で2億円かかるのではないかとということを書いております。18ページにつきましては橋脚の部分の川の水で根元が流される、洗われてしまうということで強度が不足してしまうという洗掘というトラブルでございますが、これの対策に1億円ほどかかるのではないかとということでございます。それから19ページはトンネルでありまして、地山の影響による変状についても20年間で2億円ほどかかってくるのではないかと考えてございます。20ページ、トンネルの部分であります、トンネルもかなり古いものございまして、覆工材料が劣化して剥落するということの対策にもお金がかかる、トンネルの漏水対策にも10億円ほどかかるのではと考えてございます。21ページは駅でありますけれども、ホーム乗り換え跨線橋の変状といったものも可能性としてはあるということでございます。函館・長万部間については特に該当がないということでありまして。以上まとめますと22ページになってまいりますけれども、今後20年間で土木構造物の大規模修繕・更新費用、合計しますと24億円ほど、今後20年間でかかるのではないかと見ております、ということでございます。

一番最後でありますけれども、車両の関係であります。車両の更新費用としまして、様々な車両につきまして、いずれ更新が必要だということで、車両はかなり手作りのようなところがありまして、1両当たりの値段がかなり高いということもありまして、下にありますように16台更新するとしますと32億円、これは平成28年度の時に試算しているデータでありますけれども、最近の状況ですとこれよりもう少し値段が上がっているというところもありますので、こういったところも長期的に見ていきますと、お金がかかるということが申し上げられると思います。私の方からの資料の説明は以上とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

渡利常務ありがとうございます。昨年、議論、話に出ていました特急列車含めましてご説明いただいたところでございます。今ご説明いただきました内容につきましてご質問、ご意見等ご

ございましたらご発言をお願いしたいと存じます。

【長万部町長】

先ほど収支状況の説明がありましたが、その中で貨物の使用料というのは含まれないのですか。

【ＪＲ北海道】

ＪＲ貨物から、貨物が走行することによって収入は線路使用料という形でいただいております。ですから、この収支の中には入っております。ただ、実際には、ご案内のとおりでありまして、ＪＲ貨物からいただける線路使用料というのは、協定の中でこういう形で計算しましょうという計算式がありまして、その計算式で計算した形でいただいているということでありまして、実際我々の肌感覚でコストを見ますと、もうちょっとかかっているなというところがあるというのは事実でございます。

【長万部町長】

13ページの収支の状況の中で、平成30年度を一つ例に取って、この中で費用の部分の貨物の関係はどこに含まれているのですか。

【ＪＲ北海道】

費用で言いますと、貨物列車が通ることによって線路のメンテナンスをしなければいけないということで、主にこの薄緑色の「施設の維持や修繕に関わる費用」、この33億1700万の中に入っております。

【長万部町長】

33億1700万の中の何十%くらいですか。

【ＪＲ北海道】

申し訳ありません、ちょっと手元に数字がないですけれども、貨物が通ることによってどれだけお金がかかっているかというところは、私どもなりの見方というものはできるのですけれども、ＪＲ貨物との関係というのもありまして、あまり一方的にこうだという我々の考えを押しつけることはできないとは思っています。

ただ、私どものほうからすると、考え方としますと、貨物列車と旅客列車がどのくらいずつ走っているのかということで、貨物列車と旅客列車が半分半分くらい走っている、だとすれば、線路に与える影響も半分半分だろうと、そうすると直すためにかかっているお金も半分くらいは貨物列車が通っているためにかかっているというふうに考えることもできるということはあると思います。

【長万部町長】

このあたりは函館・長万部間の今後の状況を考えたときに、総体的にきれいに見えてこない実数としてつかめていけないんですよ。正確にある程度つかんでいった上で、これからの在来線の協議に非常に大きな影響を与えてくると思うので、今後、今日資料がないとすれば今後のひとつ課題にしておいてください。

【ＪＲ北海道】

よくわかりました。先ほど申し上げましたような考え方で、この線区を貨物列車と旅客列車どのくらいずつ走っているのかという数字についてお出しできるようにして行きたいと思います。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

資料は別途調整していただきまして、提出いただくということにさせていただきたいと思えます。

今、貨物の話ございましたが、このあとご説明いたします委託調査で将来の収支計算させていただくこととなります。その際には委託業者で貨物のほうからお金がどのくらい入るのかというシミュレーションも当然していただくということとなりますので、お示しする資料の中ではそういった数字を使ってご議論いただくことも可能だと思っております。

その他に何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

（ありません）

では、議題（1）につきましては、ここまでとさせていただきたいと存じます。今お話いただきました、資料等についてはまた別途お願いするということで、本日、渡利常務をはじめJRの皆様におかれましてはありがとうございました。この後は用務の都合ということで、ここで退出をいただくということになっております。本日はありがとうございました。

【JR北海道】

どうもありがとうございました。今後とも自治体の皆様のご判断にきちんと資するような情報を、今日はすぐにお出しできずに申し訳ありませんでしたが、何でも言っていただければご提供できるように努めて参りますので、どうぞ引き続きご指導をお願いします。本日はどうもありがとうございました。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

それでは議事を続けさせていただきます。次に議題（2）今後の進め方などについて事務局から説明をさせます。

【事務局】

今後の協議の進め方などについてということで、資料2をご覧くださいと思います。本年4月にコロナの状況等もありまして、書面で開催ということにさせていただきましたが、本協議会におきまして皆様から事業計画、予算のご承認をいただきました函館線（函館・小樽間）の旅客流動調査、将来需要予測・収支予測調査につきまして、改めまして内容をご説明しますとともに、このコロナの状況下におきまして最大限適正な調査結果を得るためにどのように調査を進めていくのが最善であるのかというところを検討して参りましたので、お話させていただきます。

まず改めて調査内容のご説明、調査の前提条件といいますか、調査区間ということで最初の（1）のところにありますけれど、調査区間、これは旅客流動ですとか将来の需要予測、収支予測の分析を行う上でもこの5つの区間で検討をするということにさせていただきます。まず一つは函館・小樽と全体の一本の区間ということと、渡島ブロックの函館・長万部間、後志ブロックの長万部・小樽間、またそれぞれのブロックにおいて特に利用の多い区間ということで、渡島ブロックでは函館・新函館北斗間、「はこだてライナー」が走っている区間、後志では余市・小樽間この5つの区間ということを条件に検討を進めていくという調査になります。

調査の内容につきましてですが、当初は調査員を動員いたしまして各駅と列車内等に配置して行う実地調査を考えてございましたが、なかなかコロナの状況で実地調査を実施出来るタイミン

グというのなかなか図れないでいたわけですが、一度コロナも落ち着いた感じではあったのですが、最近また若干増えつつあるという状況でなかなか実地調査できるタイミングが難しいところでした。そこで資料の(4)にございますが、このコロナの影響下におきましてどういった手法をしていけるのかというところを検討して参りましたので、ご説明いたします。

まずはコロナの状況下ということで課題として2点上げてございます。まず一点目としまして実地調査を実施いたしますと過小なデータになってしまうと、通勤・通学の生活利用については回復傾向になってきているとも考えられますが、まだコロナの前と比較すると車の通勤に変えてしまったですとか、病院の通院控えていますという状況があって、完全に戻ったとは言えないような状況にあるのかなと、またインバウンドの利用が無くなってしまっているということを含めまして観光の利用も大きく減少していると、あるいは調査員を配置して調査カードの受け渡しをしたりですとかヒアリング、聞き取り調査をしたりってところで乗客の方から拒否反応というか、そういった反応も出てくるのではないかと懸念もございます。もう一点の課題といたしましては、感染症対策について若干懸念があるのかなと、実地調査を行う上では多くの調査員を配置して行いますので、当然、万全の対策をした上で調査ということにはなるんですが、どれほど対策をしても、それで100%リスクを回避できると、そこまでは言い切れないという部分も出てくるかもしれないと、こういった懸念があるところでございます。

こうした課題や懸念を考慮いたしまして、コロナの影響の中で並行在来線の協議スケジュールに影響を与えないと、コロナの中でも協議を進めていくというために取り得る対応方法が何かということで、委託先である調査会社とも相談しながら検討してきたところでございます。そして対応案というところでお示しをさせていただきます。

まずコロナで先ほどの懸念等ございますので、実地調査を行わない形でOD表を作成していくという手法を考えてございます。OD表を作成する上で、実数カウントとかも行う予定でしたが乗降客数のデータにつきましてはJR北海道が様々なデータをお持ちですので、そういったJR北海道のデータを提供いただいてコロナの影響を受ける前の実績を反映させて、OD表の作成をしていく、また実地調査、現地調査で行う、どこの駅で利用者の方がどこで乗ってどこで降りるのかと、いわゆるOD傾向を把握するというところでございますけれど、実は平成23年度に道が函館線のOD調査というものを過去に一度実施しておりますので、こちらのOD傾向についても活用させていただいて推計をしていくという手法をとらせていただきたいと思いますと考えております。

資料の2ページをご覧いただきたいと思います。上の図が平成23年度の調査で得られたOD表といたしますと、もちろん10年近く前の調査結果でございますので、その後の変動要素、例えば人口の変動ですとか学校の統廃合ですとか、あるいは外国人観光客が増加しているとか様々な変動要素がございますので、こういった変動要素とJRが公表しております直近の実数データですとか、沿線地域の環境の変化などいろんなことを勘案いたしまして、23年度に作ったOD表を補正をして、現在の下の図にありますような今回作成するOD表を作成していくというのを考えております。実地調査を行わないということで、OD傾向につきましては推計という部分が入ってきますが、赤枠にあります乗降客数という実数のデータについては実際のJRさんの保有データということですので、数としてはコロナの影響を受けていない数を土台に検討できるということになりますので、並行在来線の検討には十分活用できる資料になるものと考えてございます。

資料めくって3ページをご覧いただきたいと思います。OD表ができましたらここから先につきましては当初の予定どおりの作業ということになりますが、こちらのOD表を基準といたしまして、将来、開業後30年程度までの長い期間になりますが、そういった需要量の変動予測を行って、そこから第三セクター鉄道とした場合、またバス転換した場合につきまして、収支の

予測ですとか、事業成立するためにこういった手法があるのか、こういった負担が必要となるのか、そういった条件ですとか課題だとか、様々な分析を行っていくとしております。

OD調査の部分で手法を変更するということになりますが、調査時期をじゃあコロナがあるので先延ばしと考えるとしましても、いつ影響がなく調査ができるのかというのなかなか不透明な状況でございますので、並行在来線の協議を前に進めていくためにはこの手法が最善の方法であるのではないかと考えてございます。調査手法の変更に伴いまして調査事業費についても減額変更となると思いますが、どうかご理解をいただけますよう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

続きまして、資料の3をご覧いただきたいと思ひます。並行在来線の検討スケジュール案ということでお示ししてございます。これまで平成24年度の協議会設立から昨年のブロック会議で開業5年前までにとらわれないで方向性の決定時期の前倒しをめざしていくと、昨年確認をされたところでございますが、中段あたりに今年度、令和2年度がございまして、令和12年度開業ということになると現在、開業10年前というタイミングになってございます。今年度の実施内容につきましては8月、本日にブロック会議を開催いたしまして、その後を調査事業を実施していくということにしております。この調査結果が今年度末までに得られる予定でございますので、この調査結果をもとに幹事会ですとか、またブロック会議で調査結果の分析、またそれをもとにこういった選択肢、こういった方法が考えられるのか、といったことを具体的に検討いたしまして最終的に令和X年度としておりますが、沿線の皆様の総意によりまして、方向性を決定していくという流れになっております。令和X年度と時限を切っておりませんが、右の備考欄にありますように、できるだけ決定時期を前倒しさせていくという考えでございます。方向性が決定されますと下に準備期間という所ございますけれど、3セク会社によります鉄道存続の場合、あるいは鉄道以外、バス転換ということになるかと思ひますが、いずれの場合を選択いたしましても、その後の準備期間というものが必要になってまいります。函館線につきましては、距離も長く、沿線地域毎の環境や事情といったものも様々ございますので、この準備期間に長い時間が必要になるのではないかと考えております。将来に向け持続的な地域交通を確立させていくということに対しては多くの時間をかけて検討、準備すべきであると考えております。こういった決定後に必要な準備期間というものも加えますと方向性の決定時期の前倒しというのも非常に重要であると考えているところであります。調査の手法等につきましては、事務局からの説明は以上になります。よろしくお願ひします。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

ただ今の事務局の説明について、ご意見、ご質問等ありましたらご発言をお願いいたします。

【七飯町長】

七飯町の中宮でございます。まず、このOD調査ですか、これってコロナが来るとか来ないとかの前に、この2ページの資料を見るとこれってJRの実績ですぐできるんじゃないですか、そういうことではないのか、そこを一点聞きたい。これはJRのデータで私はこういう風にできるんじゃないかなという気がするんですけどね、それがまず第一点。

二点目、教えてください。調査区間のなかで函館・小樽間ってどれくらいのキロ数があるのか、それから函館・長万部間はどれくらいあるのか、そこを教えてください。そこをなぜ聞かかっていうと、これからずっと協議に時間がかかるっていうお話をしました、かかります。それから私の思いですよ、これはちょっと間違っているかもしれませんが、JR北海道は分割民営化の時に経営安定基金を6800億円もらっているんですよ、もらっているというか基金です。それを利息でもって運営してくださいということで、でも事情が変わって金利もゼロ金利

だし、利息だと耐えられないでしょうけれど、それでも決算を見ると利息が一番大きな収入です。それは良いんですけど、私が言いたいのは、何で小樽・函館が何キロあるかって聞いたかと言うと6800億、当時2500か2600キロでした、JR北海道の営業キロ数ですね、2500キロだとすればキロあたり2.7億円くらいです。私が言いたいのは、この経営安定基金はもしこれが第三セクターなりなんなりでJRはこの区間、小樽・函館間をいらないよと言っているわけです。小樽までは持つとっていますよね。であれば、小樽・函館間に距離数でどれだけの経営安定基金、JRが経営しなくなる訳ですから。今までもあったんですよ、いさりび鉄道とか江差線とかね、それをやっていないんですよ、やっていないというか、ちょっとしゃべる順番よくわからないんですけども、要するに経営しなくなる区間の基金を、一旦、JR北海道に基金くれと言うわけにもいかないので、国庫にお返しくささいと。経営しなくなるんですから。その国庫に返したお金を、今度は第三セクターの方にくださいということ。それを原資に、第三セクターでいくのかどういう形になるのかわかりませんよ、そこに経営安定基金の活用の仕方として使えばいいんじゃないのか。例えば赤字、今のいさりび鉄道の年間の赤字は出た場合に、北海道が8割ですよ、市町村が2割です。この割合というのは、私はここがたぶん前例になるので次のところもそうなのかなという気がしていますけれども、それはこれから決めるんでしょうけれども、そういったときにその原資を使ったら、北海道の負担ってすごい額になるじゃないですか、8割負担しなければならぬから。もちろん我々も2割負担出たとしても、それを使っていつ何年か後にはなくなるでもいいんですから、だからそういうことを私は北海道にぜひ考えていただいて、その経営安定基金を国庫に返して、それを次の第三セクターでもらう、そして赤字の補填に使っていくようなシステムを考えなければいけないのではないかと思うんです。これ3年から4年でこんなもんやれと言ったって出来ませんよ、今からやったってぎりぎりかもしれない、10年後ですから、だから早くやらなければならないんです。システムとして、経営安定基金について私の知っている範囲ではそこまでなものですから、実はそうでなくて、いろんな書き物があっていろんなことがあって、それはJR北海道にくれたんだというなら別ですけども、だって国からのお金ですよ、これ税金ですよ、それをなんでJR北海道にスポンとやらなければならないのか、経営しなくなったらその距離数の分を返せばいいじゃないですか、それで次に経営する人にやるのが私は筋だと思う。そこを私のところではよくわかりませんので、北海道さんでこれ絶対調べてください。そういうことをしないとこれ最後の議論にならないと思います。そこがわかってこないなら全然進まないですよ、それが来るっていうなら大変なお金ですよ、単純計算して先ほど言いましたキロ当たり2.7億とすれば、これ200キロまでないでしょうけれども、仮に200キロあったとしたら540億です。これを原資に経営安定のために使うんだということであれば次の進み方が全然違うじゃないですか、あるのと無いのでは。私はいさりび鉄道のときは私ども1ミリも入っていませんから、関係なかったからこの話はしませんでしたけれど、今回は入りますよ、私たちも距離数ありますので。ですから、年間の赤字があったときどんな方法になるかわかりませんが、赤字を仮に北海道が8割、市町村が2割になった時も、そのお金は大変な額になるなと思っていますので、ですから今発言させていただいていますので、ぜひそれを北海道がしっかり新幹線の専門の部署あるわけですから、ぜひそこは北海道として、真剣に法律も全て読んで、しっかりやっていただきたいと思っています。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

ありがとうございます。何点かお話をいただきました。

【事務局】

まず、そもそも数字あったのではないかと、委託が必要あったのかというご指摘でございますが、確かに数字のデータというのはJRさんもいろいろ持っておりまして、数字の過去からの傾向を見てということでの分析は数字だけではできるのかなと思っておりますが、そこについて、乗客の実態、数以外の乗客の実態をより詳しく調べた上で、より精緻な将来予測につなげていこうという考えで委託を考えておりました。今回のことでコロナの状況ということで実態調査という部分につきましては過去に行った調査を使わせていただくということにさせていただこうということで、直近の傾向というものではなくなくなってしまいますが、一度調べたものを活用させていただきたいということでご理解を願いたいと思っております。

距離のお話がございました、資料5をご覧くださいければと思います。道南いさりび鉄道と比較いたしまして函館線がどういう状況かというものを比較した表になりますが、上から3番目に営業キロというものが出てございます、函館線につきましては函館から小樽までが287.8キロ、函館・長万部間ですと147.6キロ、長万部から小樽までが140.2キロと距離でいいますとこういった形になってございます。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

あと、基金の話をいただきました、去年もこういった話いただいたかと思っておりますが、現状、基金の取扱い、ご指摘いただきましたが、返すべきではないかという話も含めてそういうご意見もあるのかなと思っておりますけれども、基金そのものの性格としてはJRの会社法、その中で基本的にJRに預けて実態は運用益が思ったように出ていないということでこういう状況になっておりますけれども、JRがきちっと管理をして、取り崩さないということで管理をしなければならぬということになっているという意味では、現状、現実的に、国のほうに返してという話は、現実、今の状況としては極めて難しいのではないかなと思っておりますけれども、ご指摘いただきました、それができないのかという議論ですね、それはまた今後の状況を考えながら、こういうことができるかということ勉強していきたいと思っております。ただ現実的にはなかなかそういう規定といいますか、扱いになっていますので、なかなか難しいのかなと思っております。

【七飯町長】

今の基金の話ですけれども、これから調べていかなければならないでしょうけれど、逆に言えばこういうことも考えてください。最後ですよ、もしJR北海道が千歳・小樽間しか持たなくなったら、仮に100キロとして、100キロしか持たなくなったときに、この基金がそのまま残っているのかということまで考えてくださいということです、私の言いたいことは。

それから、設計変更して調査委託するというのももちろんいいです、けどももとはっきりこの数値、この表見たら各駅で乗車する乗降者数はJRの実績データを使って補正と書いてある、それ以上に正しい数値ってあるんですか、正しい数値を探すっていうけど、JRのデータ以上に正しい数値って、それを誰か調査員が目で見確認して数字と付け合わせていってって、そんなこといらないんじゃないの、もともと。JRの発券枚数でわかるんじゃないの、ここで乗ってるとかっていうのは、だから何で余計なことやってるのよって感じがしちゃうんですよ。そこをね、まあもう過ぎ去ったことだから、コロナの状況なんて収束なんてしませんからね、しばらくの間は、だからこそJRのデータでもって、これをつくったらいいんじゃないかって、言ってるんです。だから設計変更で調査かける、減額するときには、きちっと減額でやっていただきたいということです。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

今、調査の方法といいますか中身のお話でございました。町長のおっしゃるとおり実数というのが一番正確だろうということで、この資料2の2ページの表でございますけれど、この各駅の乗降者数というのがまさにそのJRの数字を使わせていただこうと思っています。これは実際の数字がございまして、これは動かしようがございまして、最終的な、それぞれの駅で何人が乗って何人が降りたという数字自体は、直近のJRの数字を使わせていただくということであります。それで何をやるかということについては、表の中身です。何人がどこからどこに乗ったのかというのをまさにODと言っていますけれど、その傾向というのは実はJRさんの数字というのはどこで何人乗った、どこで何人降りたというところの数字はありますけれど、どこからどこまでを一人ずつ追いかけた数字というのは聞いておりません。その部分についてはまさにどこからどこまで乗ったといった部分の数字の調査をしたのは平成23年のデータがございまして、それをこの中にはめ込むといたら変ですけども、そういった傾向は利用できるんじゃないかと、ただ資料にありますとおり、この10年間で変貌した部分がございまして、そこは加味した形で外枠に併せて、中を調整しながら過去の傾向を反映させつつ、このOD表と言うのを完成させようという趣旨でございましてJRのデータ自体を極端に何か動かすという話ではございません、ご理解いただければと思っております。よろしいでしょうか。

【長万部町長】

先ほどのJRさんの説明の中で収支の関係の話を見せていただいたんですが、JR北海道、旅客のプロの会社が経営してもこんなに大きな損失が堂々と現れてくる、そしてまた貨物のほうの利用料金というのが正確にわからないということで、しかしその収支の中には貨物の利用料金が含まれるという話でございました。そしたら、これが実数の数字となってくるとすれば本当にこの函館間の運営をできるのかなといういろいろ考えたときに、並行在来線の検討スケジュールという案が先ほど説明いただきました、この中に上下分離方式というのが入っていないですね。やっぱり上下分離方式を国や道も参画して基準を見せるという考え方を持つと、そしたら上下分離方式も裁量の一つではないかということでやっぱり推進協議会の議論の中の一つにさせていただくのを考えていかないと、全て在来線は各自治体で努力して頑張らなさいというだけでなく、国や道もこの上下分離方式に参画して鉄道を守るということを十分考えて行くためには在来線検討スケジュールの中に盛り込むべきだと思っております、いかがでしょうか。

【事務局】

上下分離方式につきまして、この委託調査をやるときに幹事会等でいろいろ調査の内容についてご相談をさせていただいて、中身について決めてきた経緯がございまして、その中で上下分離方式についても調査の検討の中に加えて欲しいというご意見がございましたので、鉄道会社として成立させていくためにいろんな条件だとか課題とかが出てくるかと思うんですが、その中の一つとして上下分離方式についてもコンサルタントにどういった形でできるのかということも検討させていただくということで調査の検討項目の中には入れてございます。

【八雲町長】

八雲町長の岩村です。私はですね、一番聞きたいことは、新幹線が開通した後に、在来線が第三セクターでやるとしたら自分の町はいくらお金を入れれば運行できるのかというのが知りたいことです。それと、30年というシミュレーションしてございますけれど、この後我々の町も人口が減っていく、地域の人口も減っていく中で、さらにこれからの自動運転だとか公共交通も変わる時に、30年後なのか20年後かわかりませんが、どこかで転換があるんだろうなというこ

とを想定できれば、未来に向かって、我が町が、当初は例えばこれくらい負担すればいいですよ、何年か後になったらこれくらい負担しなければ維持できないですよということが分かればいいなということが一番だという気はするんですね。

そのようなことと、もう一つ、この新幹線が開業した後に自分たちの町を含めた周辺地域の人たちが、私の町は特に新幹線の駅ができますので、新幹線の駅までにどんなふうに循環バスやデマンド交通なんかを含めながらやっていけるのか、さらに、長万部もそうだろうし新函館北斗の駅なんかでも、公共交通、新幹線の駅までにどんな交通ができてくるのか、さらには高速バスなんかも走っていますので、そういうものによって我々の地域の人たちが、もしもこのJRが無くなったあと線路の汽車が無くなったときに、そういうどんな公共交通のあり方がいいかというのが、地元とすればわかるのいいのと、先ほど言った、一番は地元の負担としてどのくらいあればというのがわかればいい、早めにわかった方が判断しやすいと思いますが、いかがでしょうか。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

ありがとうございます。将来の収支の状況というのが一つ一番大きなところとなると思います。今回の委託調査でございますが、先ほども前段のOD調査の話させていただきましたけれども、そういったベースになるものをもとに将来どれくらいの数字になるのかといったことを積算するのが、まさに今回の調査の趣旨でございます。その結果を踏まえつつ、今後協議会の場で、どう負担していったらいいのか、やっていくにはどうしたらいいのかというところをまさにご議論していただければと思っているところでございます。公共交通全体のあり方のというのも、方針を決めた後、残すにせよバスにせよ、どういった地域にとっての交通体系が必要か、あるべき姿かという議論を時間かけて丁寧にしていくというのが大事なかなということで、昨年はこの協議会なるべく5年前というところに関わらず議論を早めた方がいいという同意をいただいたと理解していますので、まさに方向を決めた上で時間をかけて何が地域交通にとってあるべきといいますか、いい姿があるかというところに時間を使って議論していきたいと考えてございます。

【八雲町長】

今、令和2年ですよ、例えば令和5年までにとか4年までに、在来線がもし運行とすればどれくらいの費用がかかると、そして各町の負担金がこのくらいかかると、先ほど七飯町長から基金とかそういうのがあると、もし入ったとしたら軽減するための材料だし、また北海道がどのくらい補助入るとか、函館市さんがこれくらい入るとか、北斗市がこんなんだよとか色々変わるんだろうけれど、まあ自分の町としてどれくらいの金額を負担するのかというのが見えてくるのがいつ頃ということを目処に、さらに先ほど言ったバスの転換にした場合にはこんな方法があって、各町はこれくらいの負担があるんじゃないかというものが見えた時に、はっきり、これじゃあ在来線残そうかとか、やはりこれではバスに転換していこうかと、先ほど言ったとおり特に北海道さんのいろんなノウハウを駆使しながら、たぶん未来の15年後にはこんな乗り物が出てくるんじゃないかと、そしたらこれはこの時期までなのかなということを想定できるようにしたいと思っている。だから5年に固執しないけれど、ただいつまでにそれがはっきりしてくるんだと、バスはいつまでなんだと、さらにその判断を我々としていつしようかということにつながるような気がする。その辺のタイムスケジュールはいつぐらいということで、そのために今調査を始めたという認識があるんですけど、よろしいでしょうか。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

まさにおっしゃるとおりです。今年やろうとした調査の結果をもちまして、具体的にその数字

的なものも含めて議論をしていく必要があるというお話を昨年いただいて、そういう考えのもとに、今年、実際の調査、分析をしていこうということでございます。今年度中に分析等を終わらせることができれば、来年度以降、そのたたき台となるものを使いながら議論を加速化していくということになるかと思えます。おっしゃるところのおしりの部分ですね、おしりの部分はなかなか何年までということはいくにくい状況かと思えますけれど、当然5年前にこだわらず前倒していくということでもございましたので、今年は当然調査というかたちになりますので、来年以降協議を進めて、できるだけ早期にということでも話を進めていくことになるのかなということでも考えてございます。

【八雲町長】

今、コンサルかけているのは実態調査ですよね。さらにこれからの在来線運行するときのそういうものというのは、たぶん北海道さんがどこかでコンサルかけるということになるんだろうなという気がするんですよね、その時期だとか、それ北海道さんだけでそのシミュレーションできるんですか。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

三セクなりバスにしたときの収支といいますか、それ自体もセットで今回、調査・分析をお願いするということにしておりますので、今年度中に分析したものをベースに、来年度早々にでも議論を始めていければいいのかなというスピード感としては思っています。

【八雲町長】

ちょっとあまりわからなかったんですけど、今のは調査ですよね、調査した後にも調査の中に在来線のどのくらい負担になるかっていうのがわかるということですかね。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

収支がどういった形になるのかということ、赤字を埋めるためにはこれくらいのお金が、分担とかは別にして、どういった経費負担になるかは別として、全体としての相場観といいますか、その将来的な収支見通しというのを調査分析していただくということでもございますので、それをベースにどういう形でやっていけるのかというのは議論を始められるのかなと思っております。

【八雲町長】

そしたら先ほどからコロナの影響というのがありますけれど、いつまでに今のことができるということになるんですか。令和2年度中ということですか。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

調査・分析ですね、分析まで含めて今年度中に結論といいますか、業者とは話をして当初からそういう予定でございますので、今年度中に成果物、分析結果というものを出していただいて、それをベースに進めていきたいと思っております。

【八雲町長】

3年度になったら具体的に出てくるということでもいいんだね。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

今の予定では契約も、年度内ということで業者をお願いしておりますので、分析結果自体は今年度中に出て、来年度に議論を始めたいと思っています。

【鹿部町長】

鹿部町の盛田です、先ほど中宮町長（七飯町長）からありました経営安定基金ですか、ちょっと詳しくないんですけど、その6800億円は取り崩して法律的に可能な基金なんですか。

【事務局】

基金につきましては、JR会社法で取り崩すことはできないということになっております。

【鹿部町長】

他で、どこかで取り崩しも可能になったという話を聞いたことがあるんですけども、北海道はなっていないということですか。

【事務局】

JR九州が株式上場した際に、経営安定基金どうするかという議論がありまして、その際に新幹線の貸付料を一気に返すとか、国から無利子で借りていたお金を国に返すとか、そういった形で処理をして、残り800億については九州の鉄道ネットワークの整備のために使うという形で整理をされたという例はあります。

【七飯町長】

先ほど長万部町長から上下分離方式出ましたよね。これ私非常に大事なことだと思います。日本ではないでしょ、この方式。でも諸外国、ヨーロッパにはありますよね。そこをきちんと勉強してそれを取り入れることで、最初に座長のほうから従来の考え方にとらわれないということでお話をいただきましたが、大変ありがたいことだと思っています。それを回答の中で、コンサルのほうにはそういうものを検討するよということ課題として与えているんだと言うんだけど、非常になんていうか、心許ない言葉にしか聞こえないんですよ。じゃあわかりました、それをしっかり検討してまいりますという言葉だけでいいんですけども。上下分離方式になると、国が下を持ちますとか、鉄道・運輸機構が下をもってJR北海道が運営しますっていうのであれば、JRだってやるんじゃないですか。そういう、これはすごく大事な話ですから、今回、在来線が分離される時に、そういう方法もとらないと、だって北海道に私鉄がないっていうのは絶対儲からないから私鉄がないんですよ。他はあるじゃないですか。だから他のところはそういう状況じゃないから上下分離方式なんて考えていない、それが日本の常だということであって、やはり外国の事例を勉強して上下分離方式というのをしっかり道庁のほうに考えていただきたいなと思います。ぜひこの中で議論をしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

それでは、ちょっと時間が押してきていますが、長万部町長どうぞ。

【長万部町長】

今、中宮町長（七飯町長）からお話があった上下分離方式なんですが、青い森鉄道は上下分離方式じゃないですか。どうですか。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

今後のあり方の検討の中では、当然上下分離を含めてこういった手法があるのかというのを十分検討しながら議論を進めていく必要があるかなと思っておりませんが、決して軽んじているというわけではございません。資料のつくりが悪くて申し訳ありませんけれども、業者含めて、我々みなさんと一緒にそういった可能性について議論していければなと思っています。

【長万部町長】

答えになってないんだけど、上下分離方式、青い森鉄道さんがそうじゃないですかと言っているんですけど。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

そうですね。

【事務局】

青い森鉄道については、県が第三種鉄道事業者ということで下の基盤を持っています。そして上の運行の方は、県と市町村が出資した第三セクターで運行するという形を取っています。

【七飯町長】

県？国じゃなくて。

【八雲町長】

分離方式、それは色々考えられるだろうと。我々が今、大事なのはこの在来線がもしも第三セクターなら、いくらかかるのかっていうのが一番大切なので、その分離方式とかは、その後にそういう方法もあつたら軽減できるでしょうという話であつたり、さっきの基金もそうですけれど、まずは、もし我々がこの線路を使って汽車を走らせるとしたらいくらかかるのよ、ということが一番大事だと思っているんですよ。そのあとに、それが出てきたときに、そしたらいろんな方法で、先ほど言ったとおりに下げるところがあるけれど、それはこれからの研究として、今の分科会じゃなくて、北海道として考えてくれというのはいいけれど、ここで議論することじゃないような気がするわけ。分離方式にしたときに軽減するっていうことでしょ、線路は線路でいったら我々は上だけ考えればということあるけれど、まずは我々がこれをやるときにどれくらい金がかかるのかっていうのが一番大事なことだと私は思うんですけど。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

おっしゃるとおり、まずはその収支の状況を、ということも大事ですし、それを見ながらどういう方策が取り得るのかという議論も当然していく必要があるかなと思っていますので、それは両方当たり前に議論していかなければならない話だと思っておりまして、今後皆様と一緒に、皆様この会議の場でご議論できるような分析などをして議論を進めていければと考えてございます。

【長万部町長】

基本的に、小樽・長万部間というのは、山線とよく言われているんだけど、ここは貨物走っていないんだよね。だけど長万部・函館間というのは貨物が、今、五十何本走っているんだけど

も、それが運行されるというのが、基本的に在来線の残す目的の大きなところはそこなんですよね。その方向性を忘れて協議はできない。これが無くなってしまうと貨物が完全に寸断されちゃうので、そのあたりも基本的に考えたら、今後の協議課題としてはJR貨物が函館・長万部間を走るんだよということも前提は持ちながら協議をしていただきたい、そう思っています。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

貨物のあり方は当然影響が大きいということでございます。新幹線の共用区間の高速化ということにも関わってくる話でございますし、国の方の検討状況も注視しつつ、あわせて我々北海道が持っています運輸交通審議会でも物流のあり方等について、こちらはJRさん、JR貨物さんも入って議論させていただいています。そういったことも含めて今後の貨物のあり方なども意識しながらですね、業者に委託する分析につきましては当然今のまま貨物が走った場合、仮に半分になった場合など、そういった形でシミュレーションをするように指示をしているところでございます。貨物の状況も注視しながら議論できればと考えてございます。

【森町長】

一ついいですか、森町です。時間押している中で申し訳ないですけども、一つ私からお願いなんです。この7年間で乗降者の少ない駅、森町で3駅なくなりました。廃止になりました。今これから方向性を、どういう方向に行くかという、そういう研究の場なんですけれども、この方向が出ている最中にも次の駅を閉鎖したいという話もJRから来ているんです。これはJRさんに私ども直接お話ししているんですけども、その結論が出る前に私たちも町の中の公共交通を今ある駅を中心にしながら考えている、公共交通会議を立ち上げたばかりですから、まずは現状の状況の中でJRさんにも頑張ってもらって、もし並行在来線が第三セクターになっていった場合には、今ある駅が活用しなければならぬ駅になる可能性もありますので、まずはその乗降者数が少ない、採算が合わないからといって結論が出る前に閉止することのないようにこの会議の方からも申し入れをしていっていただきたい、そのように思います。よろしくお願いします。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

そういったご意見があったということについてはお伝えさせていただきたいと思っております。次に、並行在来線の本道におけます先行事例でございます道南のいさりび鉄道、こちらの経営状況について皆様と改めて情報を共有していきたいと思っております。事務局から説明をお願いします。

【事務局】

道南いさりび鉄道の経営状況についてということで、資料4を用意しております。道南いさりび鉄道は、北海道新幹線の並行在来線として、JR北海道から経営分離されました江差線のうちの五稜郭・木古内間、これは37.8キロでございますが、この経営を引継ぐ第三セクターとして2014年に設立をしまして、新幹線が開業しました2016年3月26日から運行を開始しております。会社の立ち上げ、開業準備でどういう負担がかかったのかということと、開業後の運行でどういった負担が生じているかという観点で数字を整理させていただいております。

まず出資金及び初期投資等ということですが、会社の設立にあたりまして、まず株式会社としての出資金というものと、JR北海道からの資産を受け取るための初期投資ということで自治体の負担が生じております。出資金については北海道と沿線の自治体であります、函館市さん、北斗市さん、木古内町さん及び貨物輸送の面で関わりを持ちますJR貨物とホクレンが株主となっております、資本金5億7600万円となっておりますのでございます。

次に初期投資でございますが、基本的に鉄道の運営に必要な資産については原則 J R 北海道の資産を最大限活用するという考えで、同社から資産を譲り受けておりまして、その取得経費と新たに必要となった設備投資ということで、あわせて 2 4 億円これが負担を生じております。うち、補助金と貸付金とございますが、補助金につきましては旅客の輸送に関わる施設整備、財産の取得ということで補助金という形で行ってございまして、貸付金については、資産のうち貨物列車の走行に係るものについては、今年度の減価償却費見合いとして線路使用料としての収入がございまして、貸し付けという形で、道南いさりび鉄道に北海道と市中銀行が貸し付けという形をとってございます。

次に開業 4 年間の収支状況でございますけれども、まず収益でございますが、この会社の収益源は運賃収入、それから線路使用料、その他となっております。線路使用料が非常に大きな割合を占めておりまして、収益全体に占める運賃収入の割合というのが 1 0 % 未満となっております。並行在来線は全国にございますけれども、貨物列車の走行が多いということで我々、会社設立時にも参考とした九州の肥薩おれんじ鉄道では、収益に占める運賃収入の割合が 2 0 % 程度となっております、それから岩手県にあります I G R いわて銀河鉄道でございますが、こちらは運賃収入が全体の 3 割弱といった状況でございます。そういう貨物が多い線区と比較してもいさりび鉄道については貨物の割合が大きいという状況でございます。

先ほど J R さんの方で線路使用料についてのご説明ございましたけれども、並行在来線については J R 貨物と J R 北海道ほか J R 旅客会社と適用されるルールとは違うルールで、J R 同士の線路使用料よりも多く支払われるというルールになっておりまして、貨物と旅客が両方使う設備に関しては走行割合ですとか重量ですとか、そういった形で割合を出しまして、貨物の使用料が計算されるという形になっております。一方費用でございますが、こちら車両ですとか線路の維持管理、修繕、それから人件費等がございまして、毎年収益を 1 億円以上上回る費用がかかっているという状況でございます、この差額については、道と沿線市町村からの補助金により補填をしておりますけれども、増額傾向にありまして、年々厳しさを増しているという状況でございます。現在、道では道南いさりび鉄道とともに数字、収支の実績の分析をしております、そうした数字を基に今後の対応について関係者と議論を深めていくということとしております。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

いさりび鉄道につきまして、事務局からご説明を申し上げました。この件につきまして、ご質問等ありましたらお伺いしたいと思います

【七飯町長】

毎年、赤字が 1 億 4 0 0 0 万から 9 0 0 0 万出ていますね。これって、この赤字の額っていうのは、当時と比べてといいましょうか、比べづらいかもしれないですけど、先ほどから岩村（八雲）町長が、いくら赤字になってくるのかっていうのが大事なところなんだ、っていうこと言っていますよね、ですから当時、この 3 7 キロ、この区間での赤字はいくらで、いさりびになったらいくらなんだっていう、そういうのは出せないものなんでしょうか。

【事務局】

当時の J R 北海道が海峡線を営業している時の赤字との比較ということかと思っておりますので、今、手元に数字がございませんので、後ほど整理をさせていただいてご提供させていただきます。

【八雲町長】

収入については、たぶんこれ運賃収入だと思います。収入の「その他」の部分と、本来であれば、もう少し計算書っていうんですか、決算書の中身がもう少しちょっと知りたいなと思いついて、次の時に出せるのであれば出して欲しいと思います。

【事務局】

数字はございますので、今回ざくっと大きな規模感を提示したいというところで資料をつくりましたけれども、出せる範囲で数字を出していきたいと思います。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

他にございませんか、よろしいでしょうか、ではこの議題につきましては以上とさせていただきます。この議題も含めまして全体通しまして、ご意見、ご質問等あればということでございますが、まず本日まだご発言いただいている方をまず優先にと思いますが、よろしければ。

【函館市副市長】

函館市の平井です。いつもお世話になっております。コロナ、コロナとお話ありました、収束が見えない中でその他の検討をするという中でも難しい状況が続いていくんだろうと思いますので、今回の調査の結果ですね、状況に応じまして柔軟に、そして適切に今回の皆さんのご意見を踏まえてぜひ対処していただきたいなと思っております。

今、いさりび鉄道のお話もございました、鉄道だけじゃなくて公共交通機関、実は函館市を走っております函館バスさん、それから市電、こちらですね、観光客の影響だけではなくそれ以上に、市民の方の公共交通機関利用離れというのをひしひしと感じております。インバウンドですとか観光客の影響だけと言い切れない、やはり公共交通機関を使わないという、そうしたことが新しい生活様式の中で、少し意識があるのかなと思っておりますので、そうしたことも踏まえて、先ほど定期券のお話もありました、この人たち今、本当に定期券で通っている人たち何人いるのかな、と実際思うようなところもありますので、先ほど八雲町長から、税収面もきっと来年は市税はがくっと落ちるだろうという中で、どれだけ負担していくのかっていうのは非常に大切な話だと思っております。こうしたことを考えますと、新幹線札幌延伸後というのは公共交通機関の確保、本当に様々な角度からあらゆる方策というのを考えていかなければならないと思います。今、いさりびの話もありましたが、この会議にいつも一緒にやっている木古内町さんが入ってございません。ぜひ北海道がイニシアチブをとって、関係者間の調整というのをきちっとやっていただきたいなと思っております。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

続きまして、北斗市さん。

【北斗市総務部長】

北斗市です。本日は市長が他の業務の都合で出席叶いませんでしたけれど、代わって。先ほどから説明がございましたこのOD調査が大変重要な調査になってくる、当然各市町の今後の財政計画に必ず影響してくる部分だなと思っております。より正確な調査というのが求められると思っておりますので、先ほどちょっとお尋ねしようかなと思ったんですけど、ちょっと時間の都合もあったので言わなかったんですけど、平成23年度のOD調査ですか、これを参考にしながら傾向を反映させていきたいという話もございました。この資料を見ますと利用状況の変動要素が記載されています。これのみならず、おそらく各市町においてはそれぞれの町で持っている特色と

言いますか、特徴と言いますか、いろんな変動要因があるんだろうなと思います。どうか調査するに当たっては、コンサルのほうに各市町のいろんな特徴、変動要素があると思いますのでその辺も加味していただいて、正確な分析をしていただきたいという要望をさせていただきます。

【北海道・新幹線推進室長（座長代理）】

調査方法につきましては、今ご質問と言いますか、ご指摘ございました部分につきましてはよくコンサルと調整をさせていただいて、他の自治体の皆様へのご照会と言いますか、お話を聞きながら、丁寧にやらせていただければと思っています。

それではせっかくですので、順番に最後、ご意見ございましたらと思いますが。

よろしいですか。では、ありがとうございます、たくさん本日いろいろ貴重なご意見いただきました。ご説明申し上げましたとおり、当初の予定とはちょっと違った形でのOD調査となってしまうけれども、本日いただきましたお話等も踏まえながら、調査・分析を丁寧にやっていきたいと思っています。また今後、本日いただきましたご意見等を踏まえながら、今後の検討を進めて参りたいと考えてございますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日のブロック会議を終了させていただきます。本日はありがとうございました。