

令和4年2月 「並行在来線に関する住民説明会」資料

並行在来線の検討状況について

小樽市

担当：建設部新幹線・まちづくり推進室

2030（令和12）年度末に予定される北海道新幹線の札幌延伸に伴い、並行在来線（JR函館線 函館・小樽間）は、JR北海道から経営分離されます。

そのうち、長万部・小樽間の経営分離後の地域交通について、北海道新幹線並行在来線対策協議会*の後志ブロック会議では、

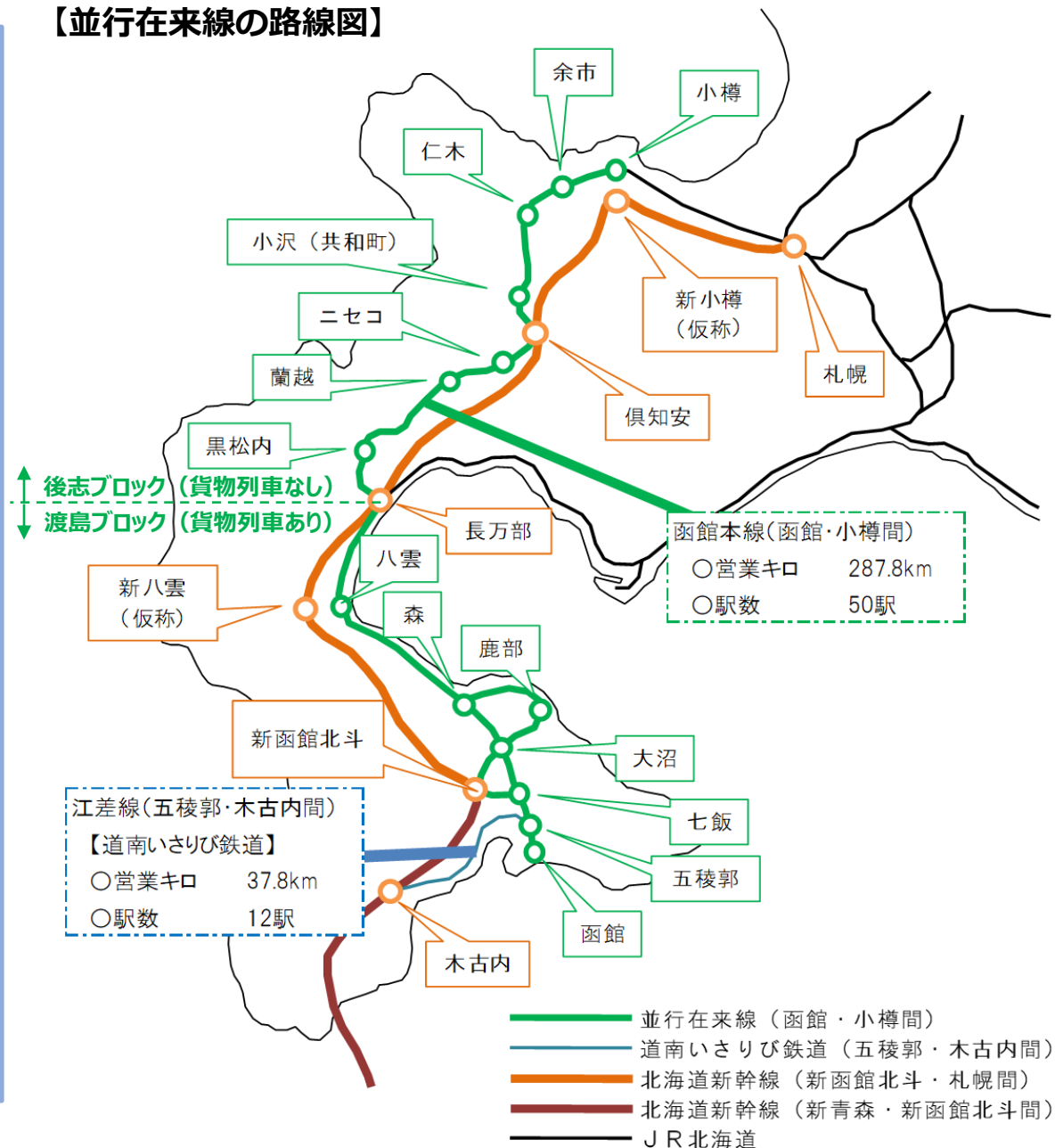
- ① 全線を第三セクター鉄道
- ② 全線をバス運行
- ③ 余市・小樽間を第三セクター鉄道、
長万部・余市間をバス運行

の三案で検討しており、令和4年の早いうちに決定することとしています。

本日は、11月に開催した意見交換会以降の検討状況をお伝えするとともに、より良い地域交通の確保に向けた意見交換を行います。

* 並行在来線沿線の自治体と北海道で構成する協議会

【並行在来線の路線図】



【基本的な考え方】

- 持続可能で、できるだけ利便性の高い地域交通を確保することが目的です。（鉄道ありき・バスありきではありません）

【検討状況】

- 11月の意見交換会
 - ・ 全線鉄道、余市・小樽間のみ鉄道のどちらも、大きく収支不足となること等をお示ししました。（P4～5参照）
 - ・ 鉄道への国等からの支援や、災害時の代替路としての存続、観光客等の利用促進など、鉄道存続を求める意見を多くいただきました。（P6～8参照）
- 並行在来線対策協議会の検討状況（P9参照）
 - ・ 12/27の後志ブロック会議で、国は鉄道の赤字補填や施設保有の考えがないこと、災害時の代替路としての利用や貨物調整金は見込めないこと等が示されました。
 - ・ 2/3の後志ブロック会議で、長万部・余市間は、「バス転換」の方向性となりました。

【本日本お伝えしたいこと、お聞きしたいこと】

- 鉄道の収支不足の多くは、沿線自治体で負担せざるを得ないことが明らかになりました。また、高速道路が延伸され、観光利用も限定的となることが予想されるなど、鉄道の大幅な収支改善は困難だと考えます。
- 今後人口減少が進む中で、財政負担を考慮すると、「バス転換」を視野に入れた議論も必要だと考えます*。
 - どのような条件ならバス転換を受け入れられるか等、皆さんの要望をお聞かせください。
 - 市では、バス転換に当たってどのような支援を受けることが可能かを確認します。

※バス転換とすることを決めたものではありません。

- 市の方針は、余市町・北海道との協議や、財政負担の検討をした上で、決定します。

三案の概要



三案の比較

【三案の収支予測】

(単位：億円)

	初期投資	2030年度単年度収支	30年累計
①第三セクター鉄道（長万部・小樽間）	▲ 152.8	▲ 22.8	▲ 864.6
②バス運行（長万部・小樽間）	▲ 22.1	▲ 0.7	▲ 70.2
③鉄道（余市・小樽間）＋バス（長万部・余市間） 【下段は、このうち鉄道分の額】	▲ 61.8 【▲ 45.4】	▲ 5.4 【▲ 4.9】	▲ 258.2 【▲ 206.1】

【三案のメリット・デメリット】

	メリット	デメリット
①第三セクター鉄道 （長万部・小樽間）	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の速達性・定時性が確保できる。 ・バスに比べて一度に運べる人数が多い。 ・駅の場所や路線がわかりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・多額の赤字が見込まれ、地域負担が大きい(最終的な廃線費用などの考慮も必要)。 ・現状より運賃値上げの可能性がある。
②バス運行 （長万部・小樽間）	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に比べて地域負担が大幅に少ない。 ・路線を柔軟に設定でき、病院や高校への直通路線の新設などによる利便性向上も可能 ・鉄道に比べて運行本数(既存便含む)と駐車場所が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に比べて、速達性や定時性が低く、一度に運べる人数が少ない。 ・鉄道に比べて定期運賃が上がる場合が多い。 ・なじみのない人には路線がわかりにくい。 ・ドライバーの確保が難しくなる可能性がある。
③鉄道(余市・小樽間) ＋バス （長万部・余市間） ※①・②との比較	<ul style="list-style-type: none"> ・第一案に比べて地域負担の総額は少ない。 ・鉄道が短距離路線となることで、ダイヤ等の自由度が増す。(単線のため、行き違い等の制約あり) 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は、余市と小樽(及び北海道)だけで支えることになり、やはり地域負担が大きい。 ・余市以遠(倶知安・仁木等)との移動には、余市駅で乗換が必要となる。

意見交換会の主な意見①

	主な意見	市の考え方
鉄道の存続を求める	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>塩谷駅周辺地域はバス停が遠く、自家用車のない高齢者にとっては鉄道が唯一の交通手段。</u> ● <u>塩谷丸山の登山客などのためにも鉄道を残してほしい。</u> ● <u>ニセコに多くの外国人観光客が来る。倶知安駅からの周遊も考えられる。利用者を増やして赤字を減らす視点が必要。</u> ● <u>余市と連携して、余市・小樽間だけでも残してほしい。</u> ● <u>観光の足、住民の足、大きな輸送力、環境負荷の面などから、鉄道が必要。</u> ● <u>蘭島には海水浴場があり、通勤・通学だけの駅ではない。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バス転換となった場合も、塩谷駅周辺を通るルートを設定するなど、地域の足を確保してまいります。</u> ● <u>高速道路の延伸や新幹線の開業により、並行在来線の観光利用は限定的になると考えられます。</u> ● <u>余市・小樽間については、余市町・北海道との三者協議により、判断してまいります。なお、余市・小樽間のみ鉄道とする場合も、多額の地域負担が生じます。</u> ● <u>環境負荷については、鉄道に限らず、バスも含めた公共交通機関の利用促進が、CO₂排出量削減に資するものと考えます。</u>
鉄道への国・道の支援拡充を求める	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>鉄道は、地域に多額の負担を負わせるのではなく、国が維持すべき。</u> ● <u>上下分離方式として、下（鉄道施設）を国や道が持つべき。</u> ● <u>三セク鉄道会社にもJR北海道と同様の支援はできないのか。</u> ● <u>貨物列車の代替路線として、貨物調整金を求めています。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>協議会で、次の考え方が示されました。</u> <ul style="list-style-type: none"> ・国や北海道は、鉄道施設を持つ考えはない。 ・国は鉄道の運行赤字には支援しない。 ・J R北海道への支援は、三セクには適用されない。 ・長万部・小樽間は、貨物調整金の対象とならない。
災害時の代替路	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>有珠山噴火時の貨物列車などの代替路として、長万部・小樽間の鉄道を残すべき。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>協議会で、長万部・小樽間は今の貨物列車が走行できない箇所があること、J R貨物は災害時には別の輸送手段を優先する考えが示されました。</u>
鉄道の収支改善①	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>収支が悲観的。観光客増加などのプラス要素も考慮すべき。</u> ● <u>簡易な駅を増やせば、あまり費用をかけずに利用を増やせるのでは。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>収支予測には、観光利用の促進や経費節減など、現実的な収支改善要素を算入済です。</u> ● <u>駅を増やすと、運行時間が増えて利便性が低下するほか、一定の利用が見込める場所は限られるため、多駅化による利用増は限定的になると考えられます。また、競合するバスへの影響も考慮する必要があります。</u>

意見交換会の主な意見②

	主な意見	市の考え方
鉄道の 収支改善②	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>小樽・札幌間も三セクが引き取れば赤字が減る。</u> ● JR譲渡資産をもっと安く・あるいは無償とすべき。 ● デザイン車両の導入や、接続の改善などで、利用促進を。 ● DMV（デュアルモードビークル）や、バスをベースにした鉄道車両を導入し、コストを抑えては。 ● 三セクを渡島と一体とすれば、収支が改善するのでは。 ● 塩谷地区の開発構想はないのか。三セクが地域開発を行い、赤字分を稼ぐ方法もあるのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>経営分離は、J Rの負担が過重にならないための取り決めであり、分離区間も決定事項</u>ですので、三セクが札幌間を引き取ることはできません。 ● J R譲渡資産額は、鉄道存続を選択した後の協議事項であり、現時点で妥当性のある数字として、簿価を採用しています。 ● デザイン車両等は、鉄道存続となった場合に検討します。 ● DMVは、マイクロバスがベースのため輸送力不足と考えます。また、JRが使用しない車両は、JRに車両検査を委託できない可能性があります。 ● 渡島との一体化は、渡島側の収支が悪化し、理解が得られないと思われます。 ● 塩谷地区の開発構想はなく、三セクが開発を行うことも、経営上のリスクが大きく、難しいと思われます。
バス転換を 支持	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道も運休や遅れがあり、無人駅ではその情報も入らない。赤字の少ないバスがいいと思う。 ● 全線バス転換が良いが、黒字化の施策が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。
バスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バスの本数が維持されるのか、撤退されないか不安。</u> ● 在来線が満員になることもあるが、バスで対応できるのか。 ● 後志から小樽の高校に通う生徒もいる。バス転換したら、小樽の教育の衰退や、更なる人口減少の危惧がある。 ● 日高線は廃線後、通学定期代が倍くらいになった。 ● バスは手荷物があると狭く、乗り降りしづらい。遅れが不安。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。 ● <u>鉄道もバスも、利用状況や事業者の経営状況の影響を受ける可能性はありますが、地域の足が維持されるよう、市としても努力してまいります。</u> ● 在来線から新幹線に利用が一定程度移ると予想されることや、バスのダイヤ調整により、在来線利用者の輸送は、バスで代替可能と考えます。

意見交換会の主な意見③

	主な意見	市の考え方
バスの 新ルート案 (塩谷駅前・ 最上経由) について	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性が向上する。良いと思う。 ● <u>最上経由のバスの本数が4往復では少ない。JRと同じ16.5往復走ってほしい。</u> ● オタモイ・築港間のバス路線の塩谷延伸という陳情と合致するが、国道5号沿いの人は恩恵を受けられない。 ● <u>「塩谷線」を塩谷駅周辺まで延伸する方法もある。</u> ● 小樽駅を経由してほしい。 ● 新ルートを桜・新光方面まで延伸し、この地域からも、最上の高校に直行できるようにしては。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。 ● <u>「4往復」は、収支試算上の仮の本数であり、利用者ニーズを踏まえて、本数・ダイヤを検討します。</u>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>税金を使って赤字補填をすることになる。税金を使うことに対してシビアになってほしい。</u> 鉄道に多額の負担をするより、バスの利用者は何年間か運賃補助する方法もあるのでは。 ● BRT（バス高速輸送システム）はどうか。また、連節バスを行政で購入し、事業者に貸してはどうか。 ● 鉄道を残す場合、沿線自治体の負担割合は均等ではなく、小樽市の割合が高くなるのでは。財政面が心配。 ● 高速バスを塩谷駅近くに停めてほしい。 ● 塩谷駅周辺住民は、買い物等は小樽駅方面に行く。 ● 問題意識を高めることを含め、市民を巻き込んで地域交通を維持することの行政施策が不十分。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。 ● BRTは、連節バスや専用道による、バスの輸送力や速達性の向上策ですので、バス転換となった場合に必要性等を検討します。 ● 沿線自治体の負担割合は、算定の要素（キロ程・利用数など）に応じて変わってきますが、協議会では鉄道かバスかが決まった後の協議事項としています。 ● 高速バス停を塩谷駅近くに設けることは、高速道路上にそのスペースがないため、難しいと思われます。

並行在来線対策協議会の検討状況

【検討課題に対する関係機関の考え方】

関係機関	各自治体からの検討課題	関係機関の考え方等
国土交通省	上下分離方式により国が鉄道施設(下)を保有すべき	経営分離後の地域交通は、地域の力で維持することが基本。国が鉄道施設を保有する考えはない。 ※北海道も下を持つ考えはない。
	鉄道の運行赤字に対する国の支援はないか	鉄道の運行経費への支援制度はない。
	J R 北海道の経営安定基金を並行在来線の支援に充てるべき	経営安定基金は、J R 北海道の損失補てんのための基金。
	貨物列車の代替ルートを確認するため、国の支援を受けられないか	長万部・小樽間は、新幹線認可時（H24）にJ R 貨物が事業許可を受けていないため、貨物調整金の対象にならない。
J R 北海道	経営分離後もJ R 北海道が運営すべき	経営分離を見直す考えはない。
J R 貨物	有珠山噴火時の代替ルートとして、長万部・小樽間を維持すべき	長万部・小樽間は、今の機関車では走行できない箇所が複数ある。また、災害時には、貨物列車が通常走行している区間における折返運転とトラック等での代替輸送を優先的に検討している。
中央バス	余市・小樽間の利用人数は、バスで代替可能か	中央バスからの情報に基づき、協議会で検討した結果、ダイヤの工夫などにより、バスの代替輸送は可能との結論に至った。

【各自治体の方針】

方式	市町名	理由
バス	鉄道 (余市・小樽間)	余市 大量輸送と迅速輸送を確保できるなら交通手段は問わないが、現状では鉄道に分がある。
	長万部	鉄道運行には大きな赤字が見込まれる。将来に負担を残すべきではない。
	黒松内	町の財政状況等から、大きな負担を残すべきではない。
	蘭越	持続可能な住民の足の確保を考えた場合、バス転換が現実的（町HPから抜粋）
	二セコ	多額の負担を後世に強いることはできない。（町HPから抜粋）
	倶知安	鉄道の存廃ではなく、地域の公共交通確保の観点から検討した。鉄道のコストは大きく、先々の負担が軽減されるわけではない。
	共和	次世代への負担、これからの地域公共交通のあり方について考えた結果。
	仁木	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、バスが現実的
	保留	小樽 国の考え方などを住民に説明するため。