

第5回北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流の あり方に関する有識者検討会議

日時：令和7年（2025年）1月15日（水）10:00～12:00

場所：TKP 札幌ビジネスセンター赤レンガ前 ホール 5H

1. 開会

○事務局からの説明

（北海道）

- ・（資料 P.1）北海道新幹線並行在来線対策協議会について、この協議会は平成24年9月に設立し、目的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地域交通の確保方策について、地域交通の確保に関する調査研究、地域交通の確保に向けた基本的な方向性の決定の二点について、沿線の自治体と北海道で協議、検討を行うもの。

会議の構成については、函館線の沿線15市町と北海道からなり、並行在来線対策協議会のもとに後志ブロックと渡島ブロックの2つの会議体を設置している。協議の状況については、後志ブロックは新幹線開業後の地域交通はバス方式との方向性が令和4年3月に確認された。

また、渡島ブロックでは新幹線開業の5年前を目処に、地域交通の確保方策を決定することで、現在協議が進められている。

- ・（資料 P.2）並行在来線における地域交通の確保方策の検討について、（1）第8回渡島ブロック会議において、令和3年4月に各種調査の実施結果を報告した。その調査では北海道新幹線の札幌開業とともに JR 北海道の方から経営分離される函館線の将来交通の需要、運行経費などの収支予測を行い、経営分離後の公共交通機関として鉄道運行を維持するか、バス転換をするかを検討する基礎資料とするもの。

調査結果は、鉄道運行、バス運行、一部区間を鉄道とし、他をバス運行とした場合の3つの地域交通の確保策を設定し整理している。今回は鉄道運行を維持した場合を想定し、第三セクター鉄道を例に説明する。

- ・（資料 P.3）函館―長万部間の第三セクター鉄道における収支予測結果として、初期投資は317億3000万円。その内訳は、主に JR 北海道からの譲渡資産であり、土地や建物などで180億円、車両費62億7000万円である。

単年度収支2030年度（新幹線開業年）は18億8000万円の赤字。内訳は、収入で運輸収入と運輸雑収入、貨物列車の走行による線路使用料をトータルし、48億9000万円。支出は、人件費は運転士や保守要員などを523人と推計、線路保存費など合計し、67億7000万円。

収入と差し引きし、18億8000万円の赤字の試算になっている。

なお、参考までに収入で線路使用料を含まない場合は、59億2000万円の赤字という試算である。

- ・（資料 P.4）第8回ブロック会議で報告した調査結果に基づき、これまで初期投資と運行経費について、JR 北海道の協力を得ながら、収支改善等の見直しを行っている。内容については、（2）第9回渡島ブロック会議検討状況として、初期投資では1回目の精査で288億6000万円、差し引き28億7000万円の改善が図られ、その内訳としては、主に予備車両の見直しと JR 北海道からの

譲渡資産の精査（藤城線と五稜郭車両所の除外）である。

また、単年度収支 2030 年度では、1 回目の精査により 4 億 4000 万円の収支改善を図っており、主に運賃の値上げ等で 4 億 2000 万円の改善を見込んでいる。

次に 2 回目の収支改善について、（3）第 10 回渡島ブロック会議検討状況として、初期投資は、運行形態の方向性が定まった段階で再度 JR 北海道と協議をするため、今回は変更しないよう整理し、単年度収支は駅の共同使用化、駅務員の削減として 53 人を削減する見直しを行っている。これらをトータルして 2 億 4000 万ほどの収支改善となっている。以上が渡島ブロック会議での協議の状況、収支改善の検討である。

- ・（資料 P. 5）函館線における将来需要予測調査結果等をもとに、各交通モード別の初期投資、単年度収支などの精査を行ってきており、令和 5 年 12 月に中間とりまとめとして整理した。今後もこの中間とりまとめをもとに地域での協議が進められる。

なお、この調査結果は 2018 年度のデータを基に試算を行っている関係から現在の人件費、物価上昇などの影響を加味すると、収支等に関しては費用面等で若干増加が見込まれる。

○質疑応答

- ・ 並行在来線対策協議会資料について、協議会の中で、構造物の大規模改修や更新のデータ、保守要員の試算もされていると思うが、このあたりも共有いただきたい。
 - ・ 旅客線の協議は令和 7 年度を目処に決定するという認識でよいか。
- 現在地域協議については、この予定で考えている。

2. 議事

（1）貨物輸送の現状等について

JR 北海道、JR 貨物より、貨物輸送の現状・貨物鉄道維持の課題等について説明。

（2）意見交換

- ・ JR 北海道と JR 貨物のそれぞれの立場はあるが、その中でどう調整を図っていくか。新幹線については、高速化をしていかないと JR 北海道の経営自立化に大きく影響し、経営自立化に大きく影響すれば、当然その線路を使っている貨物にも影響がある。妥協点や将来技術開発を睨んだより進化した解決策について、もっと議論が必要。
- ・ JR 貨物の最近の運賃水準の妥当性を少し科学的に、むしろ優位性を作ってきたのではないかと感じているが、今の運賃水準がトラック等と比べて相応の水準になっていることについて、もう少し詰めていただければありがたい。将来、海線を JR 貨物が直接保有することは、現実的に非常に難しい。受益者負担の必要性について認識し、詰めていく必要がある。
- ・ JR 北海道は、新幹線の高速化が経済的にどういった影響を及ぼすかについても、具体的に示してほしい。

→ 運賃水準については運賃そのものだけでなく、サービス水準、信頼性という指標もあり、必ずしも JR 貨物がトラックと比べて安いという状況ではない。例えば北海道であれば、港との距離の問題で、船の方に優位性がある場合と、鉄道の方に優位性ある場合があり、そこに合った運賃設定をしている。一概に鉄道の運賃が不当に安く設定されているわけではない。

いずれにしても、使っていただけるものになるよう、サービスの信頼性、商品力を上げていくことと、運賃は今後も大事なファクターである。また CO2 削減という観点で、今後の物流政策の

動向も含めて、鉄道が今後とも役割を発揮、貢献できるものにしていきたい。

もちろん利用者負担を一切しないということではないが、利用者負担だけで解決というのは、考え直していただきたい。

- ・ 全額どこかの負担に当然ならないことは十分承知しているが、受益者負担の可能性についても検討してほしいのは、率直なところ。
- 新幹線の高速化は、青函共用走行区間以外でも 320 キロ化を札幌延伸と同時に進めている。所要時間をいかに短くしてシェアを奪っていくかが重要。東京―広島の新幹線シェアが多いのは空港が離れているからであり、新千歳空港も札幌から離れているので、シェアを大きく出来る可能性がある。新幹線の黒字化・自立化のためにはシェアで 3 割以上を目指すことが必要。共用走行問題の解決と合わせて全体の高速化で 3 割を狙っていきたい。
- ・ 新幹線の札幌開業が 2030 年代後半ぐらいになるという報道があるようだが、日本は人口減少に入っているため需要量は減ることになる。貨物も減ることを前提に議論はされるべき。
- ・ 海線の運用体制についていくつか選択肢を考えておくことはできるのではないかと。JR 北海道、JR 貨物、それから国、そして北海道の 4 つのステークホルダーが、ある時はこちらが負担し、ある時はこのぐらいの負担で、ある時は負担ゼロなど極端なものも含めて、選択肢を並べて整理することはできる気がする。
- ・ 新幹線の開業まではまだ時間がありいつまでに、何をやるべきかという時間軸の整理などしておいた方がよい。

(3) その他

- ・ 海線を貨物専用線として維持をする想定で議論を進めているが、まずは、沿線自治体が旅客線として本当に放棄するか意思決定が行われないと議論が進められない。旅客の取扱いについては今も議論の途中で令和 7 年度中に結論を得る見込みと先ほど伺ったが、まずこれが最初に決められるということ。
- 気になったのは最後の北海道新幹線の札幌延伸で、2038 年度と先日報道されたようだが、沿線自治体による意思決定の時期がずれるということは基本的にないと考えてよいのか。
- 渡島ブロック会議で、検討は進められているが、その線区を鉄道運行にするか、バス転換にするか協議がされており、バス運行もパターン別で地域では検討している。この協議がなぜ 2025 年かというところ、新幹線開業が 2030 年という示しがあった中で、「いさりび鉄道」の例もあり、だいたい全国的に三セク鉄道を設立するなら 5 年前には方向性を示して、準備を始める事例があり、2030 年から 5 年引いて 2025 年という考え方できたところ。現在は、その時期は変えない方向で協議を進めている。
- ・ 旅客線の結論は来年度中には得られ、北海道新幹線の開業は 2038 年度ということであれば、最初と最後のスケジュールが決まったことになる。旅客線としては維持しないとなった時に、海線の貨物専用線としての維持に関しては、ここでの 1 年の議論を通じて、貨物鉄道の重要性について認識を深めたところでもあり、貨物鉄道を維持する方向性が決まってきたように考える。

貨物専用線として維持する場合に、保有主体を何年前までに決定するのか。5 年前ぐらいが相当ではないかという感覚は持っているが、もっと前に決めた方がいいとの話もあり、考えなければいけない。そして貨物調整金の支給が決定しているのが 2030 年度までということで、この後、国がどういう形で支援をしていくかは課題であるが、まだ先の話。今決められる話ではなく、これは国に努力をしていただくことである。それから誰が線路を保有するのか、その選択肢を今後考えていくことになる。新たに並行在来線となる区間の中で、函館―新函館北斗間に関しても、まだ決まっ

てはいない。一年後には旅客線の結論が出る中で、いさりび鉄道の存在も考慮しつつ、どのような形態で運用するのか考えていくことになるだろう。

海線の保有主体を新設するのか、いろんな可能性を考えていく必要がある。保有主体が決まったら、要員の確保や養成という具体的な話に入っていくのかと思う。

あまり早めに要員を確保してしまうと、例えば保線要員など、海線開業まで維持しなければいけない。早ければ早いほど良いというわけにはいかないと思う。仕事はできるが、する仕事がない、という人たちに給料を払わなければいけないということになる。これは厳しい話であり、どういうタイミングで人員確保を行うのかも課題である。とても変数が多いと説明あったが、本当にその通りで、人員確保の問題も横睨みしつつの議論になっていくと思う。

- ・ JR北海道では、採用の時点で、例えば技術職とか工務、電気、運輸などの職種が分かれているのか、それとも採用されてからそれぞれ振り分けていくのか、技術的な方はイメージがつくが、どのように育成しているのか。

→ 工務、電気は、技術職として専門の能力を持った方が一番いいが、場合によっては文系の方も、技術職に就いていただいているのが現状である。

そういった中で、職種のギャップもあり、さまざまな要因があるが、やめる方も技術分野で増えているのは現状である。

- ・ 保線という非常に大きいファクターがあると思う。人海戦術のように見えるが、これを技術革新か何かで、人海戦術に頼らない形をこれから模索していくのか。あるいは計画があるのか。

→ メンテナンスフリーにできれば一番良いが、それを実現するにはコストがかかる。首都圏の鉄道はかなり進んでいるが、当社はそこまではお金がかけられない。巡回や検査類をDX化して省力化するのが一番の課題。

- ・ その技術に関して、他のJR各社から共有することは考えられないのか。

→ 技術の共有は各社でやっている。しかし、そのまま取り入れてもコストが非常に高く、割に合わないものもある。例えば、新幹線のようなスラブ軌道にしまえば、その部分のメンテナンスコストは下がるが、それは一番高級で、それ以外にもバラストを固めて軌道整備などのレールを保守する頻度を減らす技術もあるが、コストが合わない。また、気候的にもバラストを固める軌道は北海道の凍上の現象に合わないなど地域的な要因もある。技術は各社で独占しているものではないので、技術の共有ができない状況ではない。

- ・ 北海道特有のものに雪かきがあり、人海戦術に見えるが、それを人海戦術に任せないことだけでも仕事が減るという意味では、人は定着されると思うがどうか。

→ 機械除雪については、毎年新しい除雪機械も入れ、人数を減らす努力をしている。普通の線路は機械除雪であり、新しい除雪機を入れて更に省力化を図っている。ポイントでの除雪は人力に頼っているところをヒーターなどでメンテナンスフリーにしていくかが課題。

- ・ 沿線自治体による海線の維持に関する決定については、令和7年度中に結論が出る。それから最後の開業はまだ結論出ていないが、報道等によると、2035年から38年のどこかになる。ここは幅があるにしても、最悪38年とした時に、要員採用の時期も6年前とか9年前とかだとすると、それらを入れたロードマップは幅があるにしても書けるのではないか。

7年度中に結論を出すという話で、有識者会議を立ち上がっていることを考えると、幅はあるにしても年度が入ったロードマップを中間とりまとめに出すことは可能か。

→ 新幹線の開業の話は今、有識者会議で検討が続いており、結論が得られてないことを、報道があ

った後に確認した。一方で今日、有識者の方から今後どうした内容がいいのか、ケースをいろいろ考えていかないといけない具体的なお話もあった。人材の確保や育成、それから維持するのにかかる費用の関係もあったため、年度内にどういった課題、あるいは方向性まで示せるのか、開業時期は別として、今まで議論してきた経過もあるので、できる限り皆さんと有識者会議の中で整理したい。長期的に見ると人口減少とかスタートラインについての話もいただくなど、今日は非常に色々なご意見をいただいたので、また事務局で整理し、先生方と相談の上で年度内にある程度お示しできるように頑張ってお参りたい。

- ・ 貨物調整金の件はこの中でご存知の方があまりいらっしゃらないと思うので、一度鉄道運輸機構の特例勘定の利益剰余金から出されていることも含めて知っていただいた方がよい。次回ご説明いただきたい。メンテナンスについて、道路ではトラックやバスにカメラをつけて AI 認識して、道路の状況を確認する取組みが始まっている。それを鉄道に応用して、北海道で実証実験できないか提案できればいいと考えている。

沿線自治体による旅客線としての海線維持に関する決定について、自治体の首長の会議で決定はするが、その後はどういうプロセスで、決まってくるのか。海線の貨物専用線としての維持は最終的にどこが決定するのか。

→ この会議は有識者会議なので、この会議では何かを決定することではなく有識者会議としての提言をまとめるということ。それを基にどういう判断をするかはまた別のステージになる。

3. 閉会