

特 別 委 員 会 報 告 書

並行在来線と地域公共交通に関する調査特別委員会より、別紙のとおり報告書の提出があった。

令和 7 年 3 月 3 日

七飯町議会議長 木 下 敏

並行在来線と地域公共交通に関する調査特別委員会報告書

令和 5 年 6 月 7 日第 2 回定例会において設置された当特別委員会が、これまで調査した結果を下記のとおり報告する。

令和 7 年 2 月 1 0 日

七飯町議会議長 木 下 敏 様

並行在来線と地域公共交通に関する調査特別委員会
委員長 神 崎 和 枝

記

1 調査の経過及び内容

- (1) 令和 5 年 6 月 7 日に第 1 回目の委員会を開催し、委員長に神崎和枝委員、副委員長に中川友規委員をそれぞれ互選した。
- (2) 令和 5 年 6 月 2 9 日に第 2 回目の委員会を開催し、今後の調査事項についての協議を行った。
 - ①北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線について
 - ②七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験について以上 2 項目を当初の調査事項とし資料要求することを決定した。
- (3) 令和 5 年 7 月 2 4 日に第 3 回目の委員会を開催し、政策推進課長の出席を求め、提出のあった資料に基づき説明の聴取を行った。
 - ① 北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線について
 - ア 北海道新幹線札幌開業までのスケジュールについて
「新函館北斗～札幌間」の約 2 1 2 k m は、平成 2 4 年に認可・着工さ

れ、新函館北斗駅開業の概ね20年後までの開業が予定されていたが、平成27年の「政府・与党申し合わせ」において5年前倒しすることとなり、2030年度末の開業を目指すことが決定した。

イ 札幌開業までの七飯町の取組について

関係機関・団体と連携し、国等への要望活動を行うとともに、情報発信活動を実施し、新青森～新函館北斗間の利用者の利便性向上を図るため、青函共用走行区間の更なる速度向上等についても引き続き要望活動を行っている。今後は札幌市内や首都圏のイベントにおいて、北海道新幹線の認知度向上、沿線地域への開業効果の波及や拡大を目的としたPR活動にも取り組む予定である。

＜表1＞七飯町が参画する主な関係機関

名称（事務局）	主な組織構成・役員等
七飯町北海道新幹線建設促進期成会 （七飯町政策推進課）	七飯町内の各種団体、個人会員等により構成 会 長：七飯町商工会会長 顧 問：町長、議長 その他：副会長2名、理事17名、監事2名
北海道新幹線建設促進道南地方期成会 （渡島総合振興局）	道南の全首長、振興局長等により構成 会 長：北斗市長 副会長：4名 その他：理事14名、監事2名（七飯町長含）
北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会 （札幌市新幹線推進室）	新幹線駅が所在する（建設される）道内の首長により構成 会 長：札幌市長 副会長：北斗市長 監 事：2名（七飯町長含） 会 員：5名
北海道新幹線建設促進期成会 （北海道商工会議所連合会）	道内の主要首長、経済団体、各期成会会長等により構成 会 長：北海道知事 顧 問：2名（北海道議会議長含） その他：副会長13名、理事多数（七飯町期成会会長含）

ウ 七飯町の費用負担について

北海道新幹線並行在来線対策協議会（事務局：北海道総合政策部交通政策局）から示されている最新の収支予測は〈表2〉のとおりである。

＜表2＞北海道新幹線並行在来線収支予測：令和4年8月現在（単位：億円）

平行在来線交通体系	初期投資	単年度収支		30年累計 （初期投資含）
		2030年度	2040年度	
① 第3セクター鉄道 （函館～長万部）	288.6	▲14.4	▲16.8	▲816.8
② バス運行 （函館～長万部）	37.5	▲2.8	▲2.9	▲157.4
③ 第3セクター鉄道 ＋バス運行	147.7	▲9.1	▲11.0	▲510.1
第3セクター鉄道 （函館～新函館北斗）	131.7	▲6.7	▲8.4	▲405.1
バス運行 （新函館北斗～長万部）	16.0	▲2.4	▲8.4	▲105.0

それぞれの初期投資額及び収支不足額が地方負担分となり、北海道と沿線市町により費用負担することになるが、七飯町の費用負担額（割合）については協議会において並行在来線の交通体系を〈表2〉①～③のいずれかに決定した後に本格的な議論・検討となるもので、決定までにはなお時間を要する。

エ 沿線自治体との協議及び並行在来線に関する要望活動について

北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の開業に伴い、JR北海道から経営分離される函館線（函館～小樽間）について、北海道及び沿線15市町とともに北海道新幹線並行在来線対策協議会を組織し、地域交通の確保に関する検討を行っており、協議会の概要は〈表3〉のとおりである。

なお、沿線15市町を取り巻く環境の違いなどを考慮し、後志管内、渡島管内ごとにブロック会議を設けている。

〈表3〉北海道新幹線並行在来線対策協議会の概要

構成員	北海道及び沿線15市町（函館市、北斗市、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町、黒松内町、蘭越町、ニセコ町、倶知安町、共和町、仁木町、余市町、小樽市）の代表者
目的	1. 並行在来線（函館～小樽）沿線の地域交通の確保に関する調査・検討 2. 新幹線整備に伴う地域課題への対応に関する協議 (ただし各市町に共通する事項又は広域的な事項を対象)
協議事項	1. 並行在来線沿線の地域交通の確保方策の調査研究に関すること 2. 並行在来線沿線の地域交通の確保に関すること 3. 新幹線整備に伴う地域課題への対応に関すること 4. その他目的を達成するために必要なこと
設立	平成24年9月

並行在来線に関する要望活動としては、渡島総合開発期成会を通じて国や道等の関係機関に、並行在来線の将来にわたる維持存続に向けた財政支援措置等の確立等について毎年要望書を提出している。

② 七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験について

公共交通が主な移動手段となっている高齢者を対象とした移動支援事業の導入に向けて、住民の方がハイヤー又はタクシーを利用した目的や乗降地域などを調査する実証実験期間が終了したことから、集計結果の聴取を行った。

申請書配布対象者7,676人中、実利用者は1,276人であり、実利用率は16.62%であった。

また、時間帯別使用率では午前10時から午後2時の時間帯で55.1%となり、主な乗降場所は自宅から店舗や病院間という結果であった。

- (4) 令和5年8月28日に第4回目の委員会を開催し、副町長、政策推進課長の出席を求め、七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験利用者アンケートの結果や町民意見交換会資料等に基づき説明の聴取を行った。

利用者が居住している地域内での移動に利用したケースが多い結果となり、市街地から離れた地区では利用が低調であった。これは、1回の乗車で1枚(500円)の利用制限が妨げとなったと思われる。

問題点としては、町内タクシーだけでは台数が足りず、配車までに時間を要したこと。市街化区域以外に居住している住民にとっては利用するメリットが小さかったことである。

令和5年8月21日・22日に町内4地区において町民意見交換会を開催したが、大沼地区参加者は8名(利用者0名)、藤城地区参加者は3名(利用者1名)、本町地区参加者は15名(利用者1名)、大中山地区参加者は5名(利用者1名)という結果であり、費用対効果は少なかったように感じられた。

委員から、地域公共交通とは高齢者だけの問題ではなく、子どもから高齢者まで、住民から旅行者まで、全ての人にとって利用しやすい政策を検討すべきとの意見があった。また、今回実施したハイヤー・タクシー運賃負担軽減事業を、今後全町民を対象に年間を通して実施することは、町の財政面を考慮すると問題が多いとの意見があった。

- (5) 令和5年9月6日に第5回目の委員会を開催し、地域公共交通に関して全委員の共通認識を図るため、今までの取組内容についての資料要求をすることを決定した。

- (6) 令和5年9月22日に第6回目の委員会を開催し、政策推進課長より、平成22年度から現在までの地域公共交通に関する取組内容を聴取した。

令和2年第2回定例会において、総務財政常任委員会が「地域公共交通について」の項目で所管事務調査を行い、それまでの協議内容は令和2年第4回定例会で報告されていたことが確認できた。

新たに資料として提出された「新幹線開業後の第3セクター鉄道の状況」は

＜表4＞のとおりであり、第3セクター鉄道の鉄道事業利益は赤字が続き、沿線自治体等からの補助金収入で運営継続していることが把握できた。

＜表4＞ 新幹線開業後の第3セクター鉄道の状況

①会社名	②所県・本社所在地	③設立年月	④対象新幹線	⑤営業距離・駅数	⑥ 経営状況 (単位:千円)				
					項目	R2年度	R3年度	R4年度	補正事項・特記事項
【1】道南いさりび鉄道㈱	北海道・函館市	H27年1月	北海道新幹線	37.8 km ・ 12 駅	鉄道事業利益	▲194,316	▲250,240	▲201,781	鉄道事業を含めた事業全体の損失額を沿線自治体(道、2市1町)からの補助金で補い、「全体純利益」を±0としている
					全体純利益	±0	±0	±0	
					補助金収入	201,372	261,114	211,272	
【2】青い森鉄道㈱	青森県・青森市	H13年5月	東北新幹線	121.9 km ・ 27 駅	鉄道事業利益	38,852	32,196	9,293	「補助金収入」は、新型コロナウイルス感染症の影響より営業減収があったため、第3種鉄道事業者の青森県からの線路使用料減免額(上下分離方式)
					全体純利益	▲8,671	3,314	6,520	
					補助金収入	477,524	425,838	231,583	
【3】IGRいわて銀河鉄道㈱	岩手県・盛岡市	H13年5月	東北新幹線	82.0 km ・ 17 駅	鉄道事業利益	▲511,752	▲521,568	▲410,139	「補助金収入」は、沿線自治体からの補助金額(工事負担金収入除く)
					全体純利益	▲274,656	▲283,586	▲71,007	
					補助金収入	152,646	182,613	260,548	
【4】しなの鉄道㈱	長野県・上田市	H8年5月	長野新幹線・北陸新幹線	102.4 km ・ 27 駅	鉄道事業利益	▲718,054	▲542,515	▲155,922	「補助金収入」は、沿線自治体からの補助金額(工事負担金収入除く)
					全体純利益	▲425,965	▲43,978	▲28,470	
					補助金収入	292,000	353,000	80,000	
【5】えちごトキめき鉄道㈱	新潟県・上越市	H24年7月	北陸新幹線	97.0 km ・ 22 駅	鉄道事業利益	▲479,010	▲662,117	▲449,519	「補助金収入」は、沿線自治体からの補助金額(工事負担金収入除く)
					全体純利益	▲432,968	▲176,883	▲239,026	
					補助金収入	506,039	1,037,996	1,036,572	
【6】あいの風とやま鉄道㈱	富山県・富山市	H25年7月	北陸新幹線	100.1 km ・ 21 駅	鉄道事業利益	▲792,964	▲511,912	▲232,053	「補助金収入」は、沿線自治体からの補助金額(工事負担金収入除く)
					全体純利益	▲207,925	6,103	11,263	
					補助金収入	1,111,143	968,647	881,351	
【7】IRいしかわ鉄道㈱	石川県・金沢市	H25年8月	北陸新幹線	17.8 km ・ 5 駅	鉄道事業利益	▲196,143	▲37,507	73,417	「補助金収入」は、工事負担金収入を除くが、沿線自治体に加え国からの補助金額も含む(公表資料では、補助内容の詳細不明により、内訳として沿線自治体からの補助金額は把握できない)
					全体純利益	▲154,572	44,081	87,122	
					補助金収入	1,561,018	225,334	67,286	
【8】肥薩おれんじ鉄道㈱	熊本県～鹿児島県・八代市	H14年10月	九州新幹線	116.9 km ・ 28 駅	鉄道事業利益	▲685,937	▲549,893	▲961,055	「補助金収入」は、工事負担金等収入含む(公表資料では、補助内容の詳細不明により、内訳として沿線自治体からの補助金額は把握できない)
					全体純利益	▲116,594	615,974	298,662	
					補助金収入	1,437,200	1,592,979	1,485,117	

(7) 令和5年11月15日に第7回目の委員会を開催し、政策推進課長より、今後実施する予定である「大沼地区移動支援実証実験」についての説明を聴取

した。

「大沼地区移動支援実証実験」は、以前実施した「七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験」の結果及び町民意見交換会における意見等を踏まえ、大沼地区における公共交通網の課題解消に寄与することを目的とし、令和6年1月下旬から1年間実施し、実施期間終了後はその結果を踏まえ、本格運行への移行を予定している。

対象者は大沼地区に居住している方とし、年齢や自動車運転免許証の有無は問わない。また、運行回数は毎週月曜日、火曜日及び木曜日の週3回とするが、利用者に偏りが無いようにするために、同一利用者の予約は週2回までとしている。利用車両は町が所有するハイエースを使用し、運行における定員数は車両定員の10人から運転手及び助手席乗車を除いた人数である8人としている。実証実験期間中における利用料金は無料とするが、実証実験期間終了後に本格運行へ移行する際には、利用料金を有料とする予定である。

委員から、本格運行へ移行した際の利用料金は幾らを想定しているのか、また、大沼地区内移動のみでも利用できるのかと質疑があった。

政策推進課長から、バスやJR運賃よりも高く、ハイヤー・タクシーよりも安い設定で、一律料金ではなく移動距離による料金設定にしたい。実証実験期間中に利用者からの意見聴取や交通事業者及び運輸支局等との打ち合わせを重ねて協議する。また、大沼地区内移動のみでの利用は想定しておらず、町内市街地までの長距離移動に利用することを想定していると答弁があった。

- (8) 令和6年5月7日に第8回目の委員会を開催し、政策推進課長より大沼地区移動支援実証実験「大沼お出かけ号」の実施状況に関する資料の説明を聴取した。

令和6年1月29日の運行開始から令和6年4月30日までの利用者年齢は70代15人、80代29人、90代2人の計36人で、運行回数は40回、延べ利用者数は201人、1日平均乗車人数は約5人である。行き先は町内市街地のスーパー、入浴施設、病院等が多数を占めている結果となっている。

委員から、藤城地区や鶴野地区の住民の意見を聞く機会を設け、施策に反映して頂きたいとの意見があった。

- (9) 令和6年6月5日に第9回目の委員会を開催し、町長より、函館市が目指す北海道新幹線の函館駅乗り入れの件で、函館市長より協議を打診されたことについての説明を聴取した。

函館市より「新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査報告書」の提出があり、

今後においても情報提供したい旨の報告がされた。町においては、住民の交通移動手段の確保や鉄道の維持管理等が懸念され、乗り入れによる沿線自治体の費用負担増の可能性や在来線区間の新幹線運行の安全性などの面から、乗り入れは難しいのではないかと答えている。今後においても函館市の状況を注視し、議会に情報提供していきたいと報告があった。

- (10) 令和6年7月18日に第10回目の委員会を開催し、政策推進課長より、北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）建設工事の進捗状況についての説明を聴取した。

北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の工事延長は約212kmで、その内トンネル区間が約80%を占めている。2012年6月に着工し、2030年度末の完成・開業を目指すとして、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）は建設主体として鋭意工事を実施してきたが、複数のトンネルにおいて掘削前のトンネル発生土受入確保の難航や掘削開始後の予期せぬ巨大な岩塊の出現、想定を上回る地質不良などが生じ、現時点においても3～4年程度の遅延が生じている。完成・開業年度については、今後の地質調査の状況や土木工事に続く軌道・電気工事の調達・入札状況等について見極める必要があることから、現時点で具体的な時期を示すことは技術的に困難であるとのことである。

町においては北海道新幹線建設促進期成会として国や鉄道・運輸機構への要望活動を行っており、今後も沿線自治体と連携を図りながら早期の完成・開業はもとより完成・開業時期を早急に示すよう要望していくと報告があった。

- (11) 令和6年8月9日に第11回目の委員会を開催し、政策推進課長より、大沼地区移動支援実証実験「大沼お出かけ号」の利用者への聴き取り調査結果の報告とともに七飯町デマンドバス運行条例（仮）の制定に向けたスケジュールについての説明を聴取した。

令和7年2月からの本格運行を目指すため、利用者・七飯町議会・地域公共交通活性化協議会における意見を考慮した上で、令和6年第3回定例会に七飯町デマンドバス運行条例（仮）案を上程し、本特別委員会への条例案付託を得て、令和6年第4回定例会において条例制定となる予定である。

次に、北海道新幹線札幌延伸に伴い、桜町にある函館新幹線総合車両所の発着収容庫は現在の4線分から6線分増設され10線分となる予定である。今後必要に応じて、北海道新幹線を活用した地域公共交通の在り方について、当特別委員会と鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局間で意見交換の場を設け

ることを確認した。

(12) 令和6年8月30日に第12回目の委員会を開催し、政策推進課長より、大沼地区移動支援実証実験の本格運行の概要についての説明を聴取した。

①運行開始日・・・令和7年2月3日(月) 予定

②対象者・・・大沼地区の居住者であって、自身でデマンド型交通に乗降できる人。なお、当該居住者の外出を援助することを目的としてデマンド型交通に同乗する者については、大沼地区以外に居住する者であっても対象とする

③運行回数・・・月曜日、火曜日及び木曜日の週3回

④運行方向・・・完全予約制のデマンド方式

同一利用者の利用は週2回まで

⑤利用車両・・・町が所有する10人乗りハイエース

⑥定員数・・・8人

本格運行における使用料については利用者からの意見や、運行に関する収支予測等を勘案し、現在試算中である。使用料については乗車券10枚綴りを1セットとし、七飯町役場又は大沼出張所において事前に購入する。

委員から、使用料の徴収方法について当該車両の運転手より購入できないかとの質問があり、町からは検討すると回答があった。

(13) 令和6年9月12日に第13回目の委員会を開催した。政策推進課長より、大沼地区移動支援実証実験の本格運行について、地域住民や事業者からの要望があり、実証実験期間の延長を考えているとの情報提供があった。

(14) 令和7年1月20日に第14回目の委員会を開催した。政策推進課長より、北海道新幹線札幌延伸について、新函館北斗～札幌間のトンネル工事が難航しており、国土交通省が札幌開業の時期について2038年度を軸にその前後で調整している。トラブルが続いた場合はさらに遅れる可能性があるとして、現段階での情報提供があった。

(15) 令和7年1月24日に第15回目の委員会を開催した。政策推進課長より、大沼地区移動支援実証実験は令和7年度も引き続き無償による実証実験を行い、並行して有償化に向けた調整を実施し、令和8年度からの本格運行を目指すとして報告があった。

2 まとめ

当委員会における調査事項としては、①北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線について、②七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験についての2点をあげて委員会を設置し審議してきたところである。

北海道新幹線札幌延伸については、2030年度末開業を目指していたことから、並行在来線について協議してきたが、新函館北斗～札幌間のトンネル工事が難航し、札幌開業時期が現段階で2038年前後になると想定される。開業の5年前迄には並行在来線についての方向性を出さなければならないところであるが、現在は協議できる段階ではなく、次期七飯町議会議員選挙の改選後に新たに特別委員会を立ち上げて協議することを全委員一致で決定した。

また、七飯町ハイヤー・タクシー運賃負担軽減実証実験については、当初から申請書対象者（70歳以上の町民）7,676人が利用した場合は多額の費用がかかるため、財政的に継続した事業として行うことは不可能としていた。実証実験においての実利用者は1,276人、実利用率は16.62%という結果や、意見交換会の参加人数が少なかったことから、この事業は今回の対象者にとっては利用しにくく、費用対効果は薄いと感じられた。アンケート調査の結果からはハイヤー・タクシーの台数が不足し配車までに時間を要したことから、町内のハイヤー・タクシーだけでは対応に限界があるとの意見があり、運転手不足の問題もあると思われた。

この実証実験は既に終了していることから、この特別委員会は令和7年第1回定例会で報告書を提出し、委員会活動を終了することを決定した。

本委員会の審査は終了するが、今後新たに地域公共交通に関する事業を立案する場合は、議会に対してきめ細かな情報提供を行うとともに、子供から高齢者まで利用できる現実的な事業となることを強く望む。