

(政務活動費用)

(様式1)

出張報告書

平成30年12月24日

釧路市議会議長 渡辺 慶藏 様

会派名 新創クラブ

代表者名 畑中 優周



次のとおり、政務活動費による出張を終えましたので報告します。

受命者	畑中 優周 大越 拓也
出張先	札幌市
期間	平成30年12月18日 ～ 平成30年12月19日 (2日間)
用務	北海道庁視察
調査(研修)結果等の概要	別紙参照
備考	

- 注) 1 資料等がある場合、添付すること。資料は、事務局経由で会派へ返却するので、本出張報告書(原本)とともに会派で保管すること。
- 2 調査結果等の概要は、別紙による記載も認める。

J R北海道路線見直しに係る釧路市議会議員との意見交換

視察日：平成 30 年 12 月 18 日（水）

視察地：北海道庁

視察担当者：北海道総合政策部 交通政策局長 柏木 文彦 氏

視察参加者：草島 守之、畑中 優周、山口 光信、大越 拓也（文責）

1..JR 北海道の経営上の課題について

(1) 経営安定基金の運用益の低迷

①国鉄分割民営化の際に設置された経営安定基金による赤字補填措置は、その後の低金利の継続により、当初想定していた収益を生み出していない。

・当初の想定金利 年 7.3% 平成 29 年利回り 年 3.7%

②経営安定基金運用益の当初想定額との乖離の累計は 4,000 億円を超える。

(2) 多額の返済金と深刻化する資金不足

①平成 10 年以降 3 次にわたり、設備投資に対する支援を目的とした国からの追加支援が実施（無利子貸し付け）されたが、既に、その返済が始まっており、当面、毎年 30～40 億円規模の返済金の支払いが続き、キャッシュフローの悪化につながっている。

②平成 22 年度から有利子の民間資金の借入れも行っており、返済原資の確保が必要。

③単独では維持困難な線区を発表した平成 28 年度以降、経常損失がマイナス 175 億円を上回ると見込まれ、単体の手元資金の減少が顕著。

(3) 迫られる老朽施設等の改修・更新・耐震補強等

①JR 北海道の土木構造物・建物等は、鉄道敷設当時から経過年数が進んだ施設が多く、抜本的な改修・更新が必要な時期を迎えているが、現在の経営状況では更新費用を賄うことができない。

②様々な施設の耐震補強が必要な状況にあり、経営上大きな課題である。

(4) 鉄道運行を巡る本道固有の事業環境・条件

①鉄道施設。車両の老朽化に加え、JR 四国及び JR 九州と異なる積雪、寒冷な気象条件は、JR 北海道の運行コストや維持コストを上昇させている可能性。

②他社と比較して電化率が低く、重量が重い複雑な装置のディーゼル気道車が幹線の高速輸送を支える構造も、線路等への負荷など運行コストを押し上げている可能性。

2.維持困難線区の発表を受けた道の主な対応

(1) 北海道交通政策総合指針の策定

- ①本道の交通を取り巻く環境変化に的確に対応し、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現すべく策定。
 - ・計画期間：2018年度～2030年度（北海道新幹線の札幌開業予定時期）
- ②JR 北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援と共に、住民の最適な公共交通を確保する視点から、地域においても可能な限りの協力、支援を行う。
- ③個別の線区についても、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示している。

(2) JR 北海道の事業範囲の見直しに係る関係者会議の開催

- ①持続可能な鉄道網の確立に向けた JR 北海道の将来的な経営見直しや、国の実効ある支援等について、国・市長会・町村会・JR 北海道・JR 貨物・道が意見交換を実施。
- ②平成30年10月に4回目の関係者会議を開催し、JR 北海道が今後の収支の見通し等について説明。

(3) 地域協議の開催

- ①地域の実情を踏まえた持続的な交通体系の実現を図るため、関係機関がこれまで以上に連携した取り組みを推進するための連携・協議の場を設置。
- ②直近の主な動き
 - ・平成30年10月に札幌線の赤線区分のバス転換を沿線町村が容認。
 - ・平成30年11月に各沿線協議会が JR から、事業計画策定等に関する説明を受け、意見交換を実施。

(4) 国土交通大臣に対する要請

- ①平成30年7月18日要請（道、道議会、市長会、町村会、経済界、JR 北海道他18団体）
 - ・北海道における持続的な鉄道網の確立について。
 - ・北海道に根差し、道民と共に発展する JR 北海道の再生について。

(5) 国等との調整

- ①国土交通省鉄道局と、具体的な支援スキームや地域の負担額等について調整。
- ②総務省自治財政局と、道内自治体の厳しい財政状況を踏まえた所要の地財措置について調整。
- ③JR 北海道と、具体的な支援スキームや鉄道施設、車両修繕等に必要な額等について調整。

3.北海道の交通ネットワークの現状・課題

(1) 人口減少や高齢化の進行は、公共交通機関の利用減少につながり、生活交通の維持・確保そのものへの影響が懸念。

①人口減少・高齢化の進行と都市部への人口集中

- ・本道の人口は1997年をピークに全国を上回るスピードで減少。

- ・全道の3分の1の人口が札幌に集中。

②労働力不足の進行

- ・北海道は労働力人口の減少が続いており、全国に比べ減少スピードが速い。

(2) 近年の台風・地震等による甚大な被害や交通ネットワークの寸断などを踏まえると、防災・減災の観点で公共交通ネットワークのリダンダンシーの確保が必要。

①広域分散型の地域構造

- ・全国の22%を占める広大な地域に人口・機能が分散し、各地域の主要都市間の距離が長い。

②積雪寒冷な気象条件や頻発・激甚化する自然災害。

- ・広大な面積と長い海岸線を有し、地震・津波、火山噴火、豪雨、暴風雪、竜巻といった様々な大規模自然災害リスクが存在。

(3) インバウンドの増加や新幹線開業による交流人口の拡大、空港運営の民間委託による航空ネットワークの充実・強化に向けた動きなど、本道は大きな転機を迎えており、活力ある北海道を築きあげるためには、その基盤となる交通ネットワークを整備し、戦略的に活用することが必要。

①北海道新幹線の新函館北斗開業と札幌開業

- ・2016年3月、北海道新幹線が新函館北斗まで開業。2030年度末には新函館北斗・札幌間が開業予定であり、観光やビジネス等により交流人口の拡大が期待される。

②道内空港の運営の民間委託に向けた取り組み。

- ・道では、複数複数空港の一括民間委託という手法等により新千歳空港の機能強化や道内13空港の連携による航空ネットワーク全体の充実・強化等を図ることとしている。

③高規格幹線道路網の整備状況

- ・平成28年度末には、開通率が60%を超え着実に整備が進められているが、事業未着手区間は約26%であり、全国の約5%と比較して大幅に遅れている。

④グローバル化の更なる進展と増加を続けるインバウンド

- ・近年、アジア諸国をはじめ外国人観光客が急増。道では、2020年度を目途に500万人の目標を掲げ、インバウンドの更なる拡大に向けた取り組みを推進。

4.深刻化する労働力不足と高齢化

(1) バスやタクシー、トラックといった道内の自動車運輸事業者は、中高年の男性労働力に依存しており、将来的に深刻な労働力不足に陥る可能性が懸念されている。

(2) 道内大型2種免許保有者数は減少傾向で推移しており、免許保有者数を年齢階層別では、65歳以上が約4割、50歳以上が約8割となっている。

(3) JR北海道においては、40歳代～50歳代前半の社員が、極めて少ない歪な年齢構成となっている。

交通ネットワークは、単一市町村のみで完結するものではなく、周辺エリアと密接に繋がっている

ことから、全道的な観点からも捉えていくことが重要とのこと。

[釧網線（東釧路～網走）について]

- ・平成 30 年 11 月、JR から事業計画策定等に関する説明を受け、意見交換（合同協議会）を実施。
→現在、アクションプラン策定に向け、JR 等と協議中。
※JR 釧網本線維持活性化沿線協議会

[花咲線（釧路～根室）について]

- ・平成 30 年 11 月、JR から事業計画策定等に関する説明を受け、意見交換（合同協議会）を実施。
→現在、アクションプラン策定に向け、JR 等と協議中。
※根室本線花咲線対策沿線地域連絡協議会

