

国土交通大臣
赤羽 一嘉 様

提 言 書

北海道における持続的な鉄道網の確立に向けて

2020年7月

北海道における持続的な鉄道網の確立に向けて

北海道では、全国でも前例のない民間委託による複数空港の一体的運営の実現を通じ、道内の航空ネットワークの充実や空港の機能強化を図るとともに、二次交通の整備などにより、広域観光の振興や地域経済の活性化に繋げていくことを目指した取組を自治体や関係団体が一丸となって進めています。

道内7空港の民間委託を契機として見込まれるインバウンドをはじめとする交流人口の更なる拡大を、利便性の向上と二次交通の充実により、J R北海道の経営安定と持続的な鉄道網の確立に向けて確実に取り込み、北海道が、我が国が目指す観光立国の先駆けとなり、更なる発展を支えていきます。

一方、本道の交通ネットワークの現状は、高規格幹線道路の整備が全国に比べ大幅に遅れており、また、バスやトラックの運転手不足が深刻化するなど、他県に比べ極めて脆弱な状況にあることから、大量輸送機関である鉄道が果たす役割が特に大きく、地域の活力を維持する上では、鉄道網を最大限活用していくことが不可欠であります。

しかしながら、道内交通ネットワークの骨格である鉄道事業を担うJ R北海道においては、鉄道運輸収入が長期的に減少傾向にある中、収入の維持や人件費の削減などにも努めているものの、超低金利下における経営安定基金の運用益の大幅な減少に伴い、本来、鉄道施設の老朽化等の対応のため計画的に増額すべきであった修繕や設備投資などが行われてこなかったことから、近年、老朽化対策等の投資が急激に増加していることなどを背景に厳しい経営状況が続いております。

こうした中、J R北海道は、平成28年11月に「単独では維持困難な線区」を発表し、以降、北海道では、市町村や道議会等とともに、問題の解決に向け、取り組んできているところであり、J R北海道が策定したアクションプランに基づく各地域での取組をはじめ、平成30年12月には、官民連携による「北海道鉄道活性化協議会」を設立し、鉄道をはじめとする公共交通機関の利用促進に向け、各市町村、道内の企業や団体等に広く呼びかけ、地域の交通事業者や関係団体などが一体となって、それぞれの地域の特色を生かした道民運動を展開しております。

我々地域としては、しっかりとスクラムを組みながら、鉄道の利用促進の取組を加速させるとともに、鉄道をはじめとする本道の公共交通ネットワークの充実に向けて、オール北海道で取り組んで参る所存でありますので、国におかれては、北海道新幹線の開業が予定されている2030年度を見据え、本道の持続的な鉄道網の確立とJ R北海道の経営自立に向けて、所要の法改正も含め、真に実効ある支援策を講じていただくよう、お願い申し上げます。

1 収益構造の安定化

J R 北海道の経営は、鉄道運輸収入が長期的に減少傾向にある中で人件費の削減を図るなど、一定の経営努力の成果が見られる一方で、超低金利下における経営安定基金の運用益の大幅な減少に伴い、計画的に実施されるべきであった安全投資や修繕が大幅に増加し、経営赤字が拡大していることから、収益構造の安定化を図ること。

(1) 安定的な収益確保措置の実施

国鉄分割民営化に際し設けられた経営安定基金について、十分な運用益が得られておらず、J R 北海道の経営に大きな影響を及ぼしていることを踏まえ、これまでの国の支援の効果を検証した上で、将来にわたり安定的な収益確保が可能な実効ある支援策を講じること。

(2) 継続的な支援の実施

2030年度に予定される北海道新幹線の札幌開業の効果が他の交通モードとの連携などにより十分に発揮され、J R 北海道の安定的な経営に寄与するまでの間は、J R 北海道が行う安全投資や修繕に対し、継続的な支援を行うこと。

2 コスト負担のあり方の見直し

貨物列車の走行にかかる線路使用料のスキームや国家的社会基盤である青函トンネルの維持管理にかかる負担については、J R 北海道の経営上、大きな負担となっていることから、コスト負担のあり方について見直しを行うこと。

(1) 貨物列車の走行にかかる負担軽減

本道においては、貨物列車の走行割合が他地域に比べて高く、J R 北海道にとって、貨物列車の運行に必要な設備投資や修繕費が大きな負担となっていることから、荷主の負担などが増加することがないように、十分配慮しながら、適切な支援方策を検討し、J R 北海道の負担軽減を図ること。

(2) 青函トンネルの維持管理

北海道と本州を結ぶ唯一の陸路であり、国民生活にとって重要な役割を担っている青函トンネルの国家的な存在意義を踏まえ、維持管理コストに対する国の支援の充実はもとより、全国的な交通・物流ネットワーク構築の観点から、コスト負担の軽減を検討すること。

3 北海道新幹線の整備促進

北海道新幹線の新函館北斗・札幌間について、より大きな新幹線効果を早期に発現させるため、東京・札幌間の最大限の高速化に向けた検討等も含め、これまで以上に整備を促進し、早期完成を図ること。

また、青函共用走行区間については、速度向上及び時間帯区分方式の拡大並びに札幌開業を見据えた高速化のスケジュール等を早急に示すとともに、抜本的方策による全ダイヤ高速走行の実現を早期に図ること。

4 安定的な本州との物流網の構築

北海道新幹線の高速化に向けた検討に際しては、我が国における鉄道貨物輸送の役割を十分踏まえ、北海道と本州間における持続的かつ安定的な物流の確保を図るためのあらゆる方策を講ずること。

5 他の交通事業者との連携

JR各社をはじめとする他の交通事業者から、人的支援、技術的支援、観光分野の協力など連携が最大限図られるよう、助言等を行うこと。

6 北海道の実情・役割を踏まえた支援スキームの構築

観光立国、食料安全保障、さらには、国土強靱化の実現など、北海道が我が国の発展に貢献するための交通ネットワークの形成といった国家戦略的観点から、新たな支援スキームを検討すること。

▶ 新千歳空港アクセス鉄道の抜本改良

新千歳空港駅のスルー化などにより、道内最大の空港へのアクセスを飛躍的に高め、道南・道東からのアクセス改善はもとより、国の観光戦略や道内空港の一括民間委託の効果拡大に大きく貢献。

▶ 都市間輸送の強化

北海道新幹線の札幌開業により、札幌と道北・道東の中核都市間を結ぶ鉄道網の充実が図られることにより、道内各圏域間と東北圏とが一体となった経済圏に発展。また、整備新幹線の基本計画路線などのあり方に関する調査の実施や、特急高速化のための基盤整備、特急気動車の新造・改良により、道内を鉄道で周遊するニーズやウポポイの開設等の新たな人の動きに対応。

7 次世代を見据えた交通インフラの構築

人口減少や高齢化の進行などにより、地域交通を取り巻く環境が全国に比べ一層厳しい状況にある本道において、持続的な鉄道網を確立し、最適な公共交通ネットワークの確保を図るため、これまで蓄積してきた技術的知見はもとより、ICT技術の飛躍的な発展も見据え、次世代に向けた新たな交通体系の構築を目指した実証実験を実施するなど、我が国における「チャレンジフィールド」としての役割を北海道が果たしていくことなども勘案し、本道の実情などを踏まえた新たな支援スキームの構築を検討すること。

2020年7月

北 海 道 知 事	鈴木 直道
北海道議会・北海道地方路線問題調査特別委員会委員長	喜多 龍一
北 海 道 市 長 会 会 長	山口 幸太郎
北 海 道 町 村 会 会 長	棚野 孝夫
北海道市議会議長会会長	五十嵐 徳美
北海道町村議会議長会会長	渡部 孝樹
北海道経済連合会会長	真弓 明彦
北海道商工会議所連合会会頭	岩田 圭剛
北海道経済同友会代表幹事	石井 純二
北海道観光振興機構会長	小磯 修二
北海道商工会連合会会長	荒尾 孝司
北海道農業協同組合中央会代表理事会会長	小野寺 俊幸
ホクレン農業協同組合連合会代表理事会会長	篠原 末治
北海道漁業協同組合連合会代表理事会会長	川崎 一好
北海道森林組合連合会代表理事会会長	阿部 徹
北 海 道 医 師 会 会 長	長瀬 清
北海道私立中学高等学校協会会長	森本 正夫
北海道旅客鉄道株式会社代表取締役社長	島田 修