

北海道の鉄路維持に関する

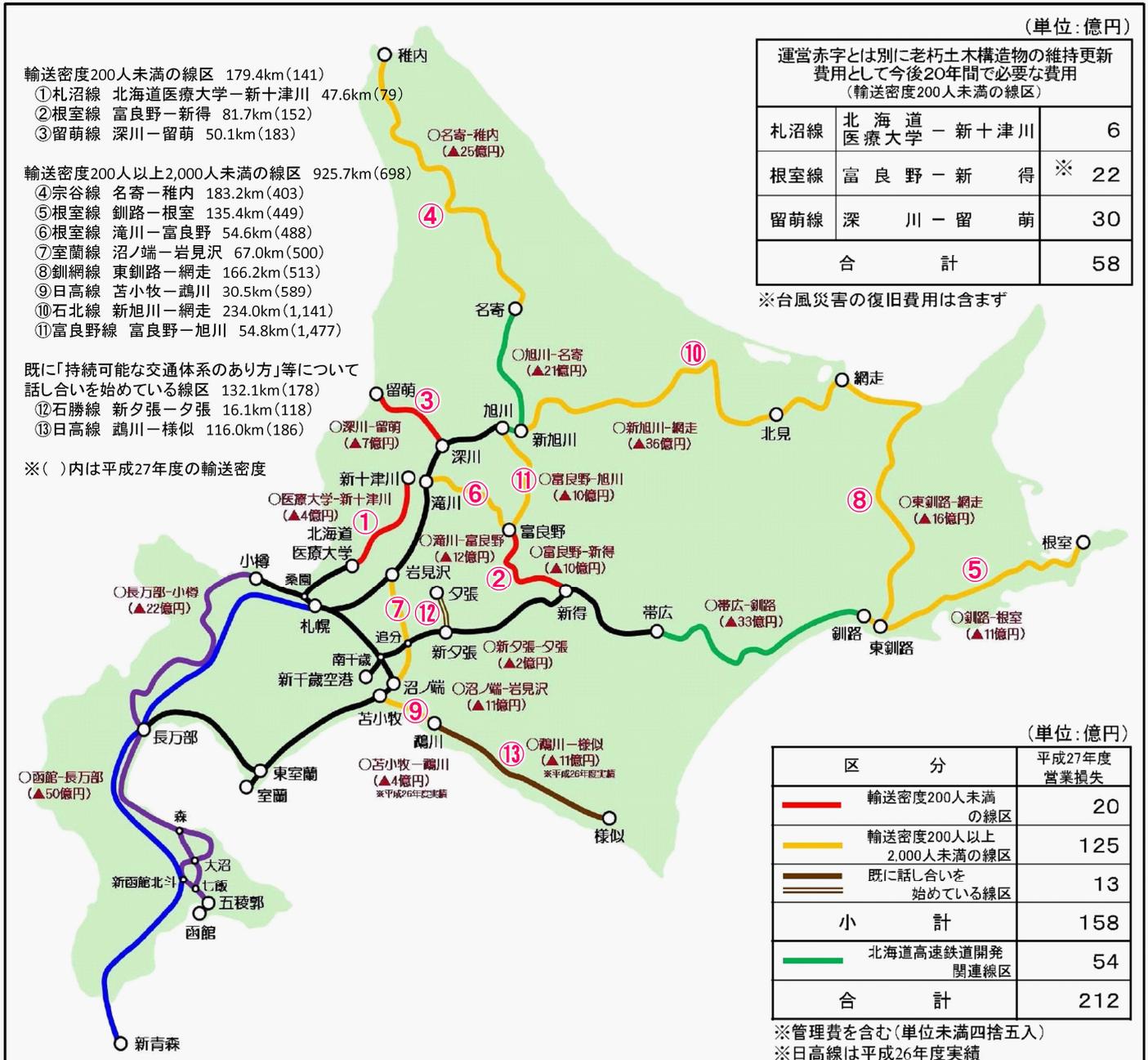
提言・要望書

平成29年5月

北海道商工会議所連合会

会頭 岩田圭剛

【参考】JR北海道「当社単独では維持することが困難な線区について」
(平成28年11月18日発表)



北海道の鉄道維持に関する提言・要望

J R北海道は、昨年11月、「単独では維持することが困難な線区」を公表し、「持続可能な交通体系のあり方」について地域と協議を進めていくとの方針を示しました。

これを受け、当連合会では、2月に「J R北海道問題検討委員会」を設置し、鉄道の見直し・廃止に対して、商工会議所としての考え、また、なすべき事につきまして議論を重ねて参りました。

本提言・要望では、「物流」「観光」の面から、鉄道がなぜ北海道・日本にとって必要かを改めて確認した上で、地元は何をすべきか、J R北海道や国に何を求めていくのかを整理し、併せて、我々商工会議所自らが何をしていくべきかを取りまとめております。

1. 今回の問題の捉え方、我々道民の姿勢

公表された13線区1,237kmは、道内の鉄道網の約半分に相当することから、廃止される線区が増えれば、J R北海道のコスト削減はできても、地域社会への負担増加や交通・物流機能の低下など、北海道経済全体へ及ぼす影響を考慮すると、マイナス効果が著しいものと強く懸念しているところであります。

加えて、暮らしや経済を支えている鉄道を廃止することは、人やモノの移動の選択肢を奪い、利便性を大きく低下させるだけでなく、災害時等の代替性をも失わせるばかりか、北海道は特に国境・北方領土に隣接することから国防や国土保全の重要性を軽視することにも繋がりがねません。また、首都圏を中心とする全国への農産品・生活物資等の輸送や、外国人観光客の受入拡大や移動にも多大な影響を及ぼします。

J R北海道が、経営赤字・復旧困難を理由に見直しや廃止の判断を、地域・利用者の意向を汲み取らないまま一方的に進めていくことは、将来の北海道に禍根を残すことになるものと危惧しております。

J R北海道の問題は、経営だけの問題ではなく、将来の北海道が発展していくために必要となる交通体系をどのように維持・構築していくかという問題として捉える必要があります。

2. 地域毎の協議に当たってのポイント

北海道経済・暮らしに直結する重要な問題であるとの認識を持ち、我々道民自らが率先して問題に向き合い、課題解決に向けて実行していかなければなりません。

一方で、JR北海道においては、地域と一体となった積極的な利用促進策を展開するとともに、信頼回復のための情報発信の強化をはじめ、抜本的な経営の見直しや投資による効率化、札幌圏の黒字化等が求められております。

なお、今回の見直し後、5年、10年後に、再び見直し・廃止の議論になっては全く意味がありません。20年、30年先を見据えた持続可能な鉄道の維持を目指す上でも、JR北海道の経営そのものを抜本的に見直す他、各交通機関との協働や、北海道における1次・2次交通・サービス等のベストミックスによる総合交通体系の再構築を図るため、あるべき将来像を視野に入れ、早急且つ具体的に議論を進めていくべきであります。

また、地域毎の協議を開始するに当たっては、例え、鉄道を維持することが前提としても、公共交通機関の状況やまちづくりとの連動性など、国や北海道などの協力をいただきながら、まず地元の状況を把握し、地元で情報共有するところから取り掛かるべきであります。それを基に、地元にとってどのようなまちづくり、公共交通機関が望ましいのか？併せて、それが持続可能なものかを地域が一体となって協議していくことが求められています。

全道42商工会議所並びに北海道商工会議所連合会と致しましては、地域総合経済団体として、このような現状を一刻も早く打開するとともに、日本に貢献する北海道として将来への展望を持ち、鉄道維持に向けた方策につきまして提言・要望致します。

1. 北海道において、なぜ鉄道が必要か？

当連合会では、平成26年6月に策定した「北海道成長戦略ビジョン」において、北海道の強みは「エネルギー」、「食」、「観光」であり、それらを支える「安全・安心」、「物流」につつまして検討致しました。[右図]

北海道の強みは、日本の経済や暮らしに大きく貢献しております。

＝ 北海道成長戦略ビジョン ＝ 未来のリスクを『成長する』チャンスへ！【概要版】
一般社団法人 北海道商工業連合会

【リスクシナリオと方向性】

今、私たちは、どのような時代を生きているのか？

【現状】

- (1) 日本国内の高齢化人口減少と高齢化比率の高まり
- (2) 川上インフレ（食料・エネルギー、川下インフレ（輸送の効率化）の時代
- (3) アジア新興国を中心に成長する時代

北海道にとって、起こってはならない『リスクシナリオ』

北海道は少子高齢化によって、2040年には人口が約419万人と現在の約4分の1の人が減少し、高齢化比率が40%を超えると推計されている中、マーケット規模（売上）は大きく縮小する。川上インフレ、川下インフレが重なると、収益性（利益率）も悪化し、大型設備投資もままならず、とんちんかんになる北海道となる。

北海道は、この『危機』にどう立ち向かっていくのか？

北海道経済を『成長』させるしかない！

経済を成長させるということは・・・

- ・北海道で生産したモノの輸出とサービスの充実等で収益を上げること
- ・結果として、道内総生産が増加し、経路収支も黒字になること

しかし、現状は、道内総生産は減少傾向、経路収支は一度も黒字化していない！

【重点分野と5つのビジョン】

検討に当たって、「北海道の特性を最大限に活用」、「従前の課題を解決し、成長につなげる」、「国内・海外との連携」を基本に、全道42商工会連所が地域ごとの重要課題を評価し、また、道内経済者・有識者・アドバイザーらへのインタビューにより、成長策を考案した。

その結果、今後、北海道が成長していくための重点分野として、**「安全安心、食、エネルギー、観光」**の4項目を選定。また、この重点分野は、経済のベースとなる**「食、食、食、食」**で根拠を固め、その基盤は、右図のように示すことができる。

北海道が将来にわたり成長し続けるには、これら5つの分野への取り組みが不可欠である。

重点分野のイメージ

5つのビジョンを商工会議所が提案！

- 食** 地域を支え、明日の「安全・安心」を届く
～狭くはなやかな新しい地域づくり～
- 食** 「食」のブランディングで未来を切り拓く
～北海道の「食」を「一年中」全国に届けよう！～
- 観光** 癒しと楽しさを最大限活かしたおもてなし
～「寛康・冷涼」を売りに「体験」で稼ぐ！～
- エネルギー** 新たなエネルギー戦略プログラム！
～生活・産業を支える新たな拠点を目録して～
- 物流** 北海道の真価を最大限引き出す投資
～国内外との新たな物流ネットワークの構築～

この5つのビジョンでは、「食」の強みで安心な食生活を営むことや、食に、地域経済活性化のための力を示した。また、課題解決のための具体的な取組も示している。

自然環境の恵み、道内の特産品を最大限に活用し、重点分野の高付加価値を高めることで、北海道の成長を実現する。また、課題解決のための具体的な取組も示している。

厳しい成長下にあっても、食の強みで安心な食生活を営むことや、食に、地域経済活性化のための力を示した。また、課題解決のための具体的な取組も示している。

食の強みで安心な食生活を営むことや、食に、地域経済活性化のための力を示した。また、課題解決のための具体的な取組も示している。

北海道商工会議所連合会 平成25年6月策定

北海道の自治体と経済界は、将来の北海道の成長戦略として、「食」と「観光」を儲かる産業にしっかりと育てることが重要との認識で一致しております。そして、北海道の成長が、わが国全体の成長に繋がっていると確信しております。

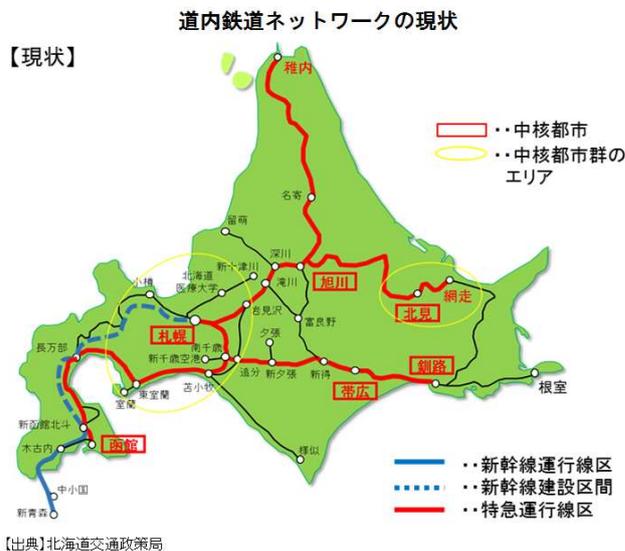
「食」は、日本の食料供給基地として機能・役割を果たしております。

J R貨物はこの輸送の一端を担っており、トラック輸送の運転手不足を考慮すると、J R貨物による輸送力は北海道に限らず、日本においても不可欠であります。

「観光」は、北海道の強みであり、特にインバウンドは、北海道の目標であり

ます2020年500万人受入の実現を目指し、より一層増加させるとともに、商工会議所と致しましても、国の目標である4,000万人受入に貢献していく決意であります。さらに、ニセコなどに見られる海外からの投資も増加しております。

他の交通機関と連携した周遊を確保するためにも、鉄道の役割は重要性を増しております。「広域観光周遊ルート」を中心に対象となる線区につつましては、J R北海道と各自治体・経済界がしっかりと話し合いを進めていくことが必要であります。



(1) 食料輸送等（物流）における必要性

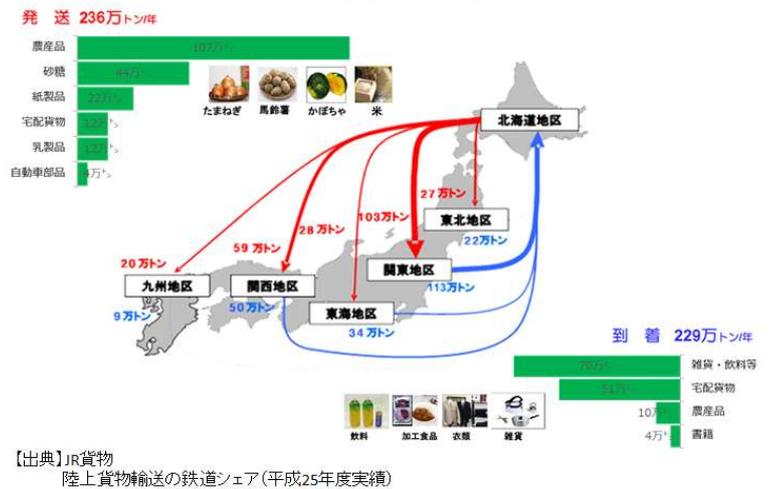
北海道は、日本の食料供給基地であります。

農産物の作付面積は全国の1/4であり、農業生産額は約1.1兆円で全国の13.3%を占め、水産物の漁獲額は約3,100億円で全国の21.5%を占めております。

北海道で生産した食料は、海外・全国に輸移出されておりますが、北海道は他都府県とは異なり、

必ず海を渡らなければなりません。他地域では、生産地から消費地までトラックのみで輸送が可能でありますが、北海道の場合は、トラックと鉄道輸送、トラックと海上輸送の2つの輸送手段が必要となっております。

道外との陸上貨物輸送の鉄道シェア



①輸送量

北海道と北海道外の輸送量 [下表] は、平成26年において5,787万トンであり、輸送機関別では、JR貨物481万トン(8.3%)、トラック・フェリー514万トン(8.9%)、航空便24万トン(0.4%)、内航海運4,769万トン(82.4%)となっております。

輸送機関別 移出数量の実績及びシェア

年度	総量	内航海運		航空便		フェリー		フェリー+鉄道 対比 シェア	鉄道貨物		フェリー+鉄道 対比 シェア	フェリー+鉄道 計
		輸送量	シェア	輸送量	シェア	輸送量	シェア		輸送量	シェア		
10年度	6,283	5,115	81.4	30	0.5	615	9.8	54.0	524	8.3	46.0	1,139
11年度	6,205	4,957	79.9	30	0.5	717	11.6	58.8	502	8.1	41.2	1,219
12年度	6,653	5,414	81.4	30	0.5	745	11.2	61.6	464	7.0	38.4	1,209
13年度	6,537	5,232	80.0	26	0.4	785	12.0	61.4	494	7.6	38.6	1,280
14年度	6,607	5,347	80.9	25	0.4	749	11.3	60.7	486	7.3	39.3	1,235
15年度	6,794	5,418	79.7	26	0.4	850	12.5	63.0	500	7.4	37.0	1,350
16年度	6,625	5,214	78.7	26	0.4	904	13.6	65.3	481	7.3	34.7	1,385
17年度	6,894	5,386	78.1	26	0.4	999	14.5	67.4	483	7.0	32.6	1,482
18年度	6,460	5,242	81.1	26	0.4	708	11.0	59.4	485	7.5	40.6	1,193
19年度	6,373	5,211	81.8	27	0.4	652	10.2	57.5	482	7.6	42.5	1,135
20年度	5,958	4,801	80.6	29	0.5	633	10.6	56.1	495	8.3	43.9	1,128
21年度	5,526	4,294	77.7	27	0.5	738	13.4	61.2	467	8.5	38.8	1,205
22年度	5,789	4,356	75.2	25	0.4	963	16.6	68.4	446	7.7	31.6	1,409
23年度	5,509	4,408	80.0	25	0.4	628	11.4	58.3	449	8.1	41.7	1,077
24年度	5,471	4,427	80.9	24	0.4	560	10.2	54.9	460	8.4	45.1	1,020
25年度	5,751	4,635	80.6	24	0.4	627	10.9	57.4	465	8.1	42.6	1,092
26年度	5,787	4,769	82.4	24	0.4	514	8.9	51.7	481	8.3	48.3	995

【出典】北海道運輸局「数字で見る北海道の運輸」

輸送機関別では、内航海運が最も多く輸送しておりますが、石油、鉄鋼、鉱石など、海上輸送が最も適した重量のある品目が多く占めており、農水産物は、J R貨物と自動車・フェリーで輸送されております。

農産物で比較すると、道外移出量は333万トン、J R貨物82万トン（24.4%）、トラック・フェリー186万トン（55.4%）、内航船68万トン（20.1%）、航空機0.2万トン（0.1%）となっております。特に、内航船は、小麦46万トン、砂糖13万トンの2品目で88.4%を占めております。

J R貨物はトラック・フェリーに対し、5トン単位での小口輸送が可能であり、拠点港から遠距離であるほど、トラック・フェリーよりもコスト面で優位性があることから、輸送割合はJ R貨物が30.6%と高くなっております。

（出典）北海道開発局「平成26年北海道農産物及び加工品移出実態調査」
道外供給量の多い農畜産品31品目、加工品11品目

②輸送コスト

これらの輸送コストを認可運賃で比較すると、下図の通りとなります。

実勢の運賃は、貨物の種類、貨物量、輸送先などにより荷主と輸送会社との契約で決まるため、実際には、認可運賃より安くなっているケースが多くあります。

出発地	到着地	① 20トン当たりの比較			② 5トンコンテナ1個と20トントラック1台の比較		
		海上運賃 (円)	鉄道運賃 (円)	差分 海上-鉄道	海上運賃 (円)	鉄道運賃 (円)	差分 海上-鉄道
札幌市	東京都 (苫小牧-八戸)	324,095	352,160	▲ 28,065	324,095	88,040	236,055
	東京都 (苫小牧-大洗)	255,467	352,160	▲ 96,693	255,467	88,040	167,427
	大阪府 (苫小牧-敦賀)	273,358	402,160	▲ 128,802	273,358	100,540	172,818
	香川県 (苫小牧-敦賀)	324,250	417,600	▲ 93,350	324,250	104,400	219,850
	福岡県 (苫小牧-敦賀)	452,980	485,760	▲ 32,780	452,980	121,440	331,540

いずれの地域もJ R貨物の方が高くなっておりますが、荷主へのヒアリングでは、四国及び九州への農産物輸送は、J R貨物利用がほとんどであり、実勢運賃は認可運賃より低いとのことであります。また、J R貨物へのヒアリングでは、札幌～広島・福岡に毎日直行している貨物列車は、トラック・フェリー輸送に対し、運賃、環境特性等の面から優位性を持っているとのことであり、特に、北海道から中国・

四国・九州への長距離輸送は、現状において、JR貨物による輸送が不可欠であります。

農産物などでは、ロットが5トンの貨物も多くあり、5トンコンテナ1個と20トントラックの比較に示すように、20トントラックでは空きスペースが出るため5トンコンテナの方が運賃は安く、利便性が高くなっております。

トラック・フェリー輸送では、発港から道内集荷先間と、着港から配達先間において長距離の陸上輸送となる場合があります。

一方、JR貨物輸送では、全国に150ヶ所（道内14ヶ所）の貨物取扱駅があることから、集荷・配送ともに陸上輸送距離が短くなるというメリットがあります。また、料金体系も遠距離逓減制となっていることから、長距離輸送においてはコスト面でも優位性があります。

○取引習慣・運転手の拘束時間

農産物の販売ロットが5トンとなっている品目については、過去からの取引習慣に加え、首都圏等で大型車が通行できない狭隘な道路が多いことが背景となっております。

また、JR貨物輸送は留置サービスにより、事前集荷による積み置きや、着駅での保管もできることから、卸売市場等の販売先の在庫状況に合わせた納入が可能であるとともに、集荷・配達時の運転手の拘束時間の短縮にも繋がっております。

トラック・フェリー輸送は、苫小牧港・小樽港・釧路港が道外輸送の主要基地となっており、道北・道東地域からのトラック輸送では、運転手の拘束時間が15時間以上となります。

一方、JR貨物輸送は、道北には北旭川駅・富良野駅、オホーツクには北見駅、道東には釧路貨物駅・帯広貨物駅の5基地があり、30kmから80kmの集荷距離で運転手の拘束時間は3～6.5時間となっております。トラック運転手確保が難しい状況にあって、JR貨物輸送は大変重要な役割を担っております。

以上のように、北海道の農産物関係の物流は、トラック・フェリー輸送とJR貨物輸送が、それぞれの優位点を持ち2つの輸送機関が相互補完・ミックスして成り立っております。

JR貨物輸送は、北海道の農産物にとって不可欠な輸送手段ではありますが、その料金は、国鉄分割民営化時に定められた国の施策によって割安になっております。

JR貨物は、JR北海道に対し、線路使用料を支払っておりますが、国鉄民営化時に定められたルールとして、貨物列車を走らせなければ避けられたであろう費用

(線路磨耗の交換費用など)のみを支払う、JR貨物に有利な料金体系となっております(アボイダブルコストルール)。[右図]

一方で、JR北海道にとっては、線路維持費用の負担が重荷となっており、何らかの対策が必要と考えております。平成27年度、JR貨物がJR北海道に支払っている線路使用料は約17億円であり、仮にこのルールが適用されなくなれば、JR貨物に数倍の線路使用料が発生するものと考えられます。

現在の運賃体系の下で、北海道産の農産物が市場競争力を保っているとするならば、線路維持費用が料金に転嫁されることによって、北海道の物流コストが上昇し、全国に出回っている北海道産の農産物が市場競争力を失う危機に直面します。この問題は地方のみでは解決できないと考えており、国による新たな施策を講じていただくべきであると期待するところであります。

(2) 観光における必要性

昨年11月、JR北海道が示した見直し対象の13線区には、将来の北海道観光の価値を創造する上で、魅力的な移動ルートが数多くあり、この路線を将来に残すことが、北海道観光の財産になると考えております。

また、昨今、外国人観光客は、ジャパンレールパスや北海道レールパス[右図]等を利用し、本州から北海道まで、新幹線・在来線を乗り継いで移動する人が急増しております。

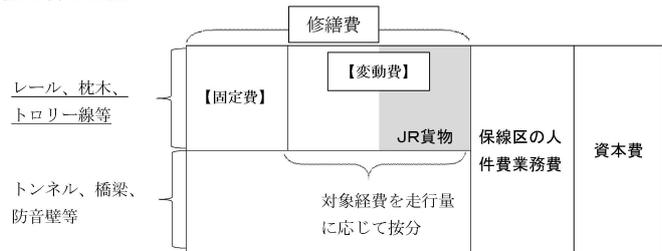
鉄道は、地図上でどこの都市まで繋がっているのか?どこまで行けるのか?一目で分かる交通手段

○アボイダブルコスト(回避可能経費)ルール
貨物列車が走行しなければ回避できる経費(レールの磨耗に伴う交換費用等)のみをJR貨物が負担することとするルール。

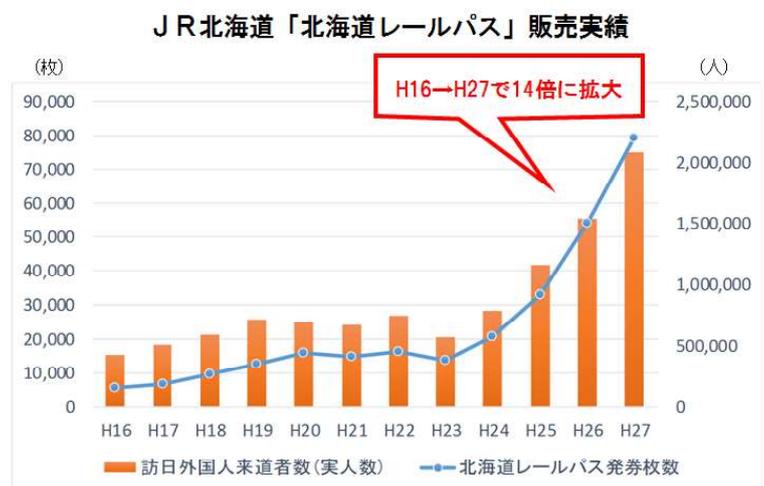


【出典】国土交通省
貨物調整金について

○線路使用料の概要



北海道商工会議所連合会
JR北海道問題検討委員会作成



【出典】JR北海道資料
北海道観光入込客数調査報告書(平成28年8月)

であり、繋がっていてこそその真価を発揮するものであります。特に、鉄道の持つ価値は、単なる移動手段としてだけではなく、広域移動を伴う観光において新たな価値を創出しております。

①北海道観光の現状

平成27年度の北海道観光客数は、延べ人数14,082万人、実人数5,477万人と、東日本大震災以降、15.3%増、18.7%増と順調に増加しております。

6圏域では、道央圏16%増（平成23年度比、以下同様）ですが、釧路・根室圏で27.2%増（918万人）、道南圏で18%増（1,195万人）と大幅に増加しております。

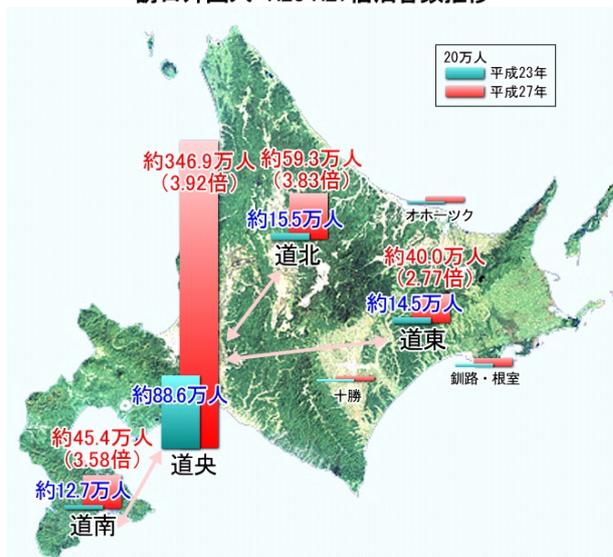
特に、道外客は、釧路・根室圏で36.5%増（318万人）、十勝圏で27.6%増（262万人）と6圏域での増加率は1、2位となっています。

また、宿泊客数の増加率では、釧路・根室圏で19%増（175万人）で1位、道央圏は9.7%で最下位となっております。

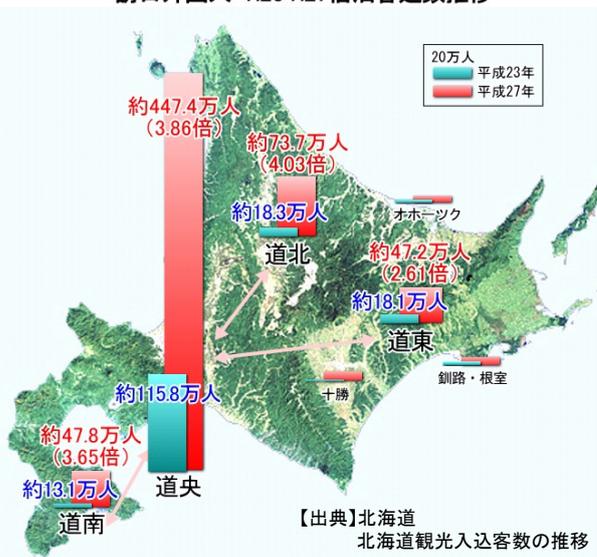
外国人観光客の宿泊者数の増加率では、1位は道央圏で292%増（347万人）であります。2位は道北圏で283%増（59万人）、3位は釧路・根室圏で264%増（16万人）、宿泊者延数では、1位は道北圏で303%増（74万人）、2位は道央圏で286%増（447万人）という現状にあり、以上から、

- 1) 北海道への観光客数は順調に増加している
- 2) 釧路・根室圏の観光客数、道外客数、道外客宿泊客数の増加が著しい
- 3) 外国人観光客の宿泊は、道北圏、釧路・根室圏の増加が大きく、延数では道北圏の増加率が著しいという傾向にあります。

訪日外国人 H23-H27宿泊客数推移



訪日外国人 H23-H27宿泊客延数推移



【出典】北海道
北海道観光入込客数の推移

既に観光客が訪れている道南や道央に加えて、国から認定された広域観光周遊ルートであるひがし北海道ときた北海道〔上図〕は、鉄道を活用した観光ルートの形成により、新たな観光価値を作り出すことができると考えております。

ルート上には、主要観光地のみならず、世界自然遺産である知床をはじめ、国立公園等が点在〔右図〕しております。これらを有機的に結び

つけるためには、海外・道外からの観光客が出入りする空港を起点に、鉄道観光ルート化や整備が進む高規格幹線道路による安全で、定時性を確保した移動が極めて重要となります。

また、昨年3月、国が策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」においては、地方部への送客について「地方創生回廊」の完備が挙げられ、「新幹線開業やコンセッション空港運営等と連動した、観光地へのアクセス交通充実の実現」が明記されております。航空機や新幹線により、本州等から北海道への送客は勿論であります。札幌圏・新千歳空港から北海道地方部への送客や圏域間の移動には、交通ネットワークの充実が不可欠であります。圏域を結ぶ航空機、鉄道・新幹線の1次交通と都市間・路線バス、レンタカー等の2次交通・3次交通の交通ミックス（6次交通観光体系化）が機能してこそ、外国人観光客500万人受入も実現可能になります。

北海道においては、正しく、ひがし北海道ときた北海道の広域観光周遊ルートが、道内における「地方創生回廊」となっております。



③外国人観光客

北海道訪問経験者（アジアのみ）については、個人旅行の割合が53.6%（平成28年調査、前回調査平成27年44.0%）と増加し、半数を超えています。[下図]

外国人観光客 旅行形態の変化

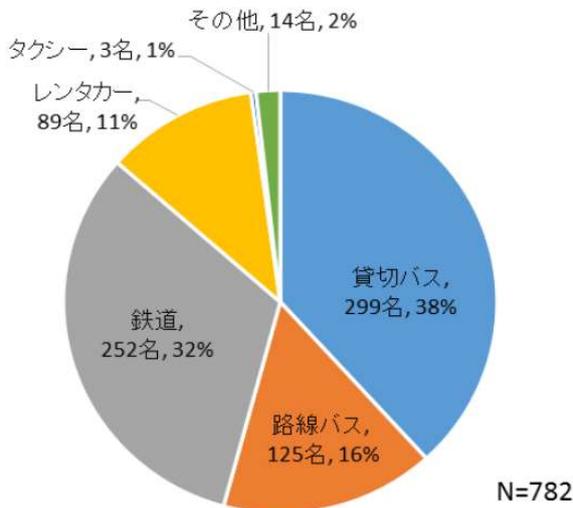
前回調査	北海道 経験者	訪日 経験者	今回調査	北海道 経験者	訪日 経験者
回答数→	559	1981	回答数→	586	2095
団体旅行			団体旅行		
ガイド付きパック旅行 (自由行動日なし)	56.0%	52.3%	ガイド付きパック旅行 (自由行動日なし)	46.4%	45.5%
ガイド付きパック旅行 (自由行動日あり)			ガイド付きパック旅行 (自由行動日あり)		
個人旅行			個人旅行		
航空券と宿泊施設のみがセット になったパック旅行	44.0%	47.7%	航空券と宿泊施設のみがセットに なったパック旅行	53.6%	54.5%
航空券と宿泊施設を個別に手配			航空券と宿泊施設を個別に手配		
航空券のみを出発前に手配(宿泊先は現地で手配)			航空券のみを出発前に手配(宿泊先は現地で手配)		

※アジア全体のみ。ビジネス・国際会議、研修・インセンティブ、留学は除く。

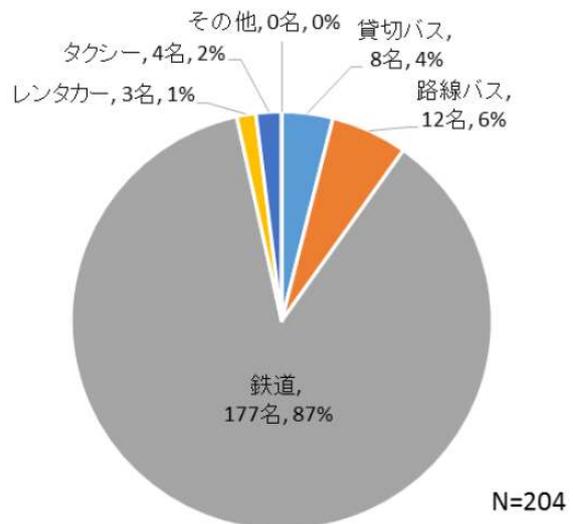
【出典】DBJ・JTBF
アジア・欧米豪 北海道観光に関する訪日外国人旅行者の意向調査(平成28年11月)

外国人観光客の移動手段をみると、鉄道、バス及びレンタカーが利用されており、道東を個人旅行する際、鉄道と路線バス利用が合わせて48%、道央では鉄道利用が87%と、鉄道を軸に移動しております。[下図]

○道東を訪れた外国人観光客が利用した主な交通機関



○道央を訪れた外国人観光客が利用した主な交通機関

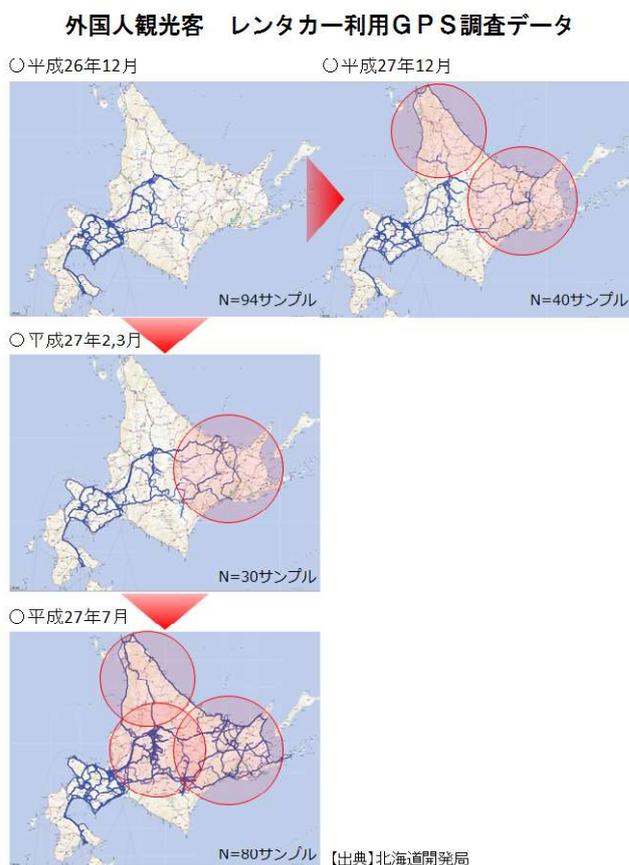


【出典】北海道運輸局
北海道における広域観光周遊ルート形成促進事業に係る
調査業務報告書(平成28年3月)

レンタカー利用は、個人客中心であり、その利用客数も大きく増加しております。富良野の夏季の例では、台湾からの観光客は、鉄道やバスで富良野に入り、地域内はレンタカーの利用が多くなっております。

移動範囲は夏季に道北・道東へと拡大し、さらに平成26年12月と平成27年12月の冬季の比較でも道北・道東への拡大が見られます。[次ページ右上図]

阿寒バスが運行している「冬のたんちよう号」と「ホワイトピリカ号」では、外国人観光客の乗車割合が高く、平成29年1月から3月では、「冬のたんちよう号」は49.1%（343名、前年同期比38.4%、257名）、「ホワイトピリカ号」では88.3%（1,984名、前年同期比84.3%、1,600名）となっており、人数・割合ともに増加しております。外国人観光客にとっても、移動手段として、長距離は鉄道と都市間バス、観光地内は路線バスとレンタカーのように、それぞれの長所を生かした交通のベストミックスが重要であり、これが観光の大きなキーワードになります。



④鉄道の持つ価値

鉄路は、沿道に建物が立ち並ぶ道路と異なり、沿線の風景・景観を眺めながら移動することが可能であるとともに、その移動も単なる移動ではなく、ひとつの「価値」として捉える必要があります。

JR九州が運行しているD&S（デザイン、ストーリー）列車は、九州新幹線を起点として、枝分かれした地方路線を運行している観光列車で、まさに沿線の景観と歴史を堪能できる列車となっております。

世界においては、幹線から枝分かれしている鉄道が、観光対象として機能しているものが数多くあることから、それらを参考にして、鉄道観光ルートを作り上げていくことも重要であります。

米国カリフォルニア州のワイナリー集積地であるナパバレーでは、地域の産業であるワイン生産を基軸に観光価値を高めるために、ナパとセントヘレナを3時間で結ぶ「ワイントレイン」が運行されております。[次ページ上図]



Napa Valley Wine Train

ゆっくりと車窓の景色や車内でワイン・食事を楽しむ観光列車となっており、今では、年間470万人の観光客が訪れ、カリフォルニア州最大規模の観光地域となっております。

既に、道南いさりび鉄道は、旅行会社主催により風景と食をテーマとした「貸切レストラン列車」を運行していることから、道内でも「食」と「観光」をテーマにした観光列車の運行が議論され全道に観光列車が普及すれば、鉄道による観光価値の創造に繋がるものと期待しております。

仮に、鉄道が廃止されるようなことになれば、その可能性は無くなり、北海道観光の将来に対しても大きなダメージを与えることが想定されます。

当連合会は、「北海道成長戦略ビジョン」において「食」と「観光」を重点分野と位置付けており、北海道経済の将来を見据えた新たな観光価値をこの分野で生み出すことが重要であると考えております。

北海道の景観と地域の物語は、九州にも勝るものであります。この資源・価値を最大限活用し、道内全体に移動させることが、外国人観光客500万人受入を実現するためには重要であります。

地域交通網の軸として、地域単位で鉄道観光ルート形成の議論を始め、市町村が主体となって作成した観光メニューを広域観光周遊ルート上で連携させ、自らの手で観光客を呼び込んでいかなければなりません。

2. JR北海道に求める事項

JR北海道の経営に関しましては、基本的に、JR北海道自身の問題との認識であります。

ただし、JR北海道は、これまでの経営体質を抜本的に改革し、公共交通を担う責任と意識を強く持つべきであり、地域や道民に対して協力を求めるのであれば、丁寧な情報開示と地域への配慮、利用者へのサービス充実を念頭に置くべきであります。

「JR北海道再生のための提言書」（平成27年6月26日JR北海道再生推進会議提出）の「4 提言」を着実に実行するとともに、その進捗状況の情報開示、そして、安全対策以外の利用者増加策、サービス向上策も含めて経営に組み入れることが求められております。

（1）利用促進策

- 地元の不満やニーズを真摯に受け止めた利用促進策の検討
- 車両更新・サービス向上による利用促進
- ダイヤ見直しによる利便性のさらなる向上
例：通院・通勤・通学・買い物等、地元の人が利用しやすいダイヤになっているか？
新幹線と特急・普通列車等の接続はスムーズか？
- 新幹線開業効果を最大限に発揮させるよう、在来線・バス等との接続改善、道内周遊の促進等を提案
- 駅施設等の空きスペースを地元は無償提供し、地元企業・観光協会等による活用促進策の検討

（2）経営改革

- 赤字の具体的な根拠、詳細が明確ではないことから、経営内容の開示
- 抜本的な経営見直し、投資による近代化・効率化の促進（オペレーションコストの徹底した低減）
- 札幌圏の黒字化による地方路線の維持

3. 北海道と地域が考える事項

J R 北海道の経営判断「当社単独では維持することが困難な線区について」が示されましたが、J R 北海道の問題は、北海道の将来の交通体系の問題でもあります。

地域公共交通のひとつである鉄路が廃止されるということになれば、地域交通に著しい影響を与えることとなるため、J R 北海道の責任を追及するばかりではなく、地域（自治体、経済界、住民）が一体となって考えていくことが必要であります。

これから、J R 北海道と自治体が協議を進めるためには、地域側が、地域における「鉄道の現状の把握」と「将来の地域交通をどうしていくか」という明確な認識を持つことが重要であると考えております。

○地元との協議における北海道の役割

北海道は、将来の地域交通に対する認識を持ってもらうために、まちづくりや地域交通の現状について、これまでの分析結果や協議内容を、地域に対して自発的且つ正確に伝えていくことが必要であると考えております。

北海道と自治体は、これらの情報に基づき、地元経済界や住民を交えて、地域交通をどうしていくのかを話し合うべきであり、その結果をもって初めて将来の地域交通体系が見えてくることとなります。

この話し合いにおいても、北海道は主体的に参加していくことが望まれます。

J R 北海道と自治体の協議を円滑に進めていくためにも、以上の過程が不可避であることから、北海道がこのような道筋を明確に提示すべきと考えております。

○公共交通維持に向けた地域の役割

バス転換などが提案されている路線、何らかの財政的支援が必要な路線につきましては、真摯に地域とJ R 北海道が話し合うことが求められ、経営判断のみの一方的な結論は避けなければなりません。

また、単なる廃止反対や、線区の存続が目的であってはなりません。

中途半端な結論により先送りをして、現在の国や、北海道、市町村の財政状況を見れば、遠からず経営が破綻することは目に見えております。

地域の公共交通として、将来、どのように維持していくのかを目的として考えていくことが重要であり、まちづくりと併せ、住民と一緒に必要な手段を作り上げ、実行していく姿勢が必要であります。

北海道による財政支援も含めた対応策を作り、今回、抜本的に解決するという決意と、地元で主体的に取り組むという覚悟が我々道民に求められております。

(1) JR北海道との協議に当たって地域に必要な論点整理

- 自治体、経済界、住民と一緒に、現在、地元の公共交通機関がどのような状況にあるのかを把握する。
 - ・ 駅は人が集まる拠点になっているか？鉄道がどのように（通勤・通学・通院・ビジネス・観光等で）利用されているか？
 - ・ 鉄道・都市間バス・路線バス・タクシー等はどのようにアクセスしているか？利用しやすいか？ダイヤは連携しているか？乗り継ぎは便利か？
 - ・ 公共交通機関で、役所、病院、学校、買い物に行けるか？便利か？
 - ・ 地場産品がどのように道内・本州に運ばれているのか？生活物資・日用品がどのように本州から運ばれて来るのか？
 - ・ まちづくりと公共交通機関は連動しているか？
- 自治体、経済界、住民は、地元にとってどのようなまちづくり、公共交通機関（鉄道を含む）が望ましいか？それが20年、30年持続可能なものかを一体となって協議する。
 - ・ 市町村内の拠点へのアクセスと最適な公共交通機関の組み合わせ
 - ・ 周辺地域とのアクセス、中核都市、空港等とのアクセス など

(2) 支援策・形成計画の策定

- 北海道主導による地域としての支援策の作成
- 法定協議会設置による「地域公共交通網形成計画」の策定

(3) 地元による活性化に向けた取り組み

- 空港（民間委託先）や旅行代理店、地元が一体となり、広域観光周遊ルートにおける鉄道利用を検討・実行
- 地元の祭り・イベント等での駅活用による賑わいづくり
- 各自治体による鉄道利用者への運賃補助
- 他地域の利用促進策（成功事例）の調査・研究

(4) 商工会議所としての取り組み

- 行政、交通事業者、住民を交えた協議の下地となる地元の現状把握、他地域の事例研究等の勉強会の開催
- 地元企業・住民に対する鉄道利用促進を目指した機運醸成
- 沿線商工会議所・商工会との連携による観光列車・駅弁等の開発や、駅からの公共交通機関やレンタル乗物等の再アクセス手段の構築
- 駅そのものの利用価値を高める方策の検討や、駅周辺の再開発への提言
- J R北海道、行政、観光事業者、交通事業者等と連携した観光客の誘致促進事業の展開

4. 国に求める事項

国には、現在の J R北海道に対する経営安定基金や J R貨物からの線路利用料など、経営支援策としてのスキームの見直し・再構築につきまして提言・要望致します。

また、北海道や地域の自治体が財政的な支援を行うとしても、当面の間、J R北海道の経営対応として、国からの更なる支援をお願い申し上げます。

(1) 当面の対策（緊急性の高い事項・3年以内）

- 平成31年度以降の運転資金の確保支援
- 無利子貸付分の返済猶予・一部減免
- 大規模修繕（青函トンネルなど）に対するスキームの見直し
- 利用促進・安全確保に資する車両・施設等の老朽化対策に対する支援
- 国境・北方領土に隣接する地域に対する国防・国土保全の視点から鉄道の重要性への配慮

(2) 中長期的な対策

- 分割民営化、二島会社等に関する国のスキームの見直し・再構築
- 新たなスキーム・制度の検討
地方鉄道維持を目的とした鉄道利用者からの「ユニバーサルサービス料」の徴収 など
- J R北海道の経営に対する抜本的な見直し

以上、全道42商工会議所の総意として提言・要望致します。

平成29年5月17日

札幌商工会議所
会頭 岩田圭剛

小樽商工会議所
会頭 山本秀明

函館商工会議所
会頭 久保俊幸

旭川商工会議所
会頭 新谷龍一郎

室蘭商工会議所
会頭 栗林和徳

釧路商工会議所
会頭 栗林定正

帯広商工会議所
会頭 高橋勝坦

北見商工会議所
会頭 永田正記

岩見沢商工会議所
会頭 松浦淳一

留萌商工会議所
会頭 塚本壽三郎

網走商工会議所
会頭 北村讓二

苫小牧商工会議所
会頭 宮本知治

根室商工会議所
会頭 山本連治郎

稚内商工会議所
会頭 中田伸也

滝川商工会議所
会頭 藤井謙和

深川商工会議所
会頭 富岡正幸

栗山商工会議所
会頭 松原正和

紋別商工会議所
会頭 片岡一道

名寄商工会議所
会頭 藤田健慈

伊達商工会議所
会頭 寿浅弘幸

砂川商工会議所
会頭 其田 勝 則

遠軽商工会議所
会頭 渡邊 博 行

森商工会議所
会頭 伊藤 新 吉

富良野商工会議所
会頭 荒木 毅

士別商工会議所
会頭 鈴木 勉

美唄商工会議所
会頭 古谷野 環

江別商工会議所
会頭 安孫子 建 雄

余市商工会議所
会頭 中山 尚 志

岩内商工会議所
会頭 辻 庄 嗣

俱知安商工会議所
会頭 阿部 和 則

芦別商工会議所
会頭 坂田 憲 正

上砂川商工会議所
会頭 岩淵 健 悦

浦河商工会議所
会頭 上田 正 則

夕張商工会議所
会頭 佐々木 鐵 男

美幌商工会議所
会頭 後藤 哲 也

歌志内商工会議所
会頭 染谷 純 一

赤平商工会議所
会頭 西出 勝 利

留辺蘂商工会議所
会頭 加藤 建 一

千歳商工会議所
会頭 瀧澤 順 久

登別商工会議所
会頭 木村 義 恭

恵庭商工会議所
会頭 中泉 澄 男

石狩商工会議所
会頭 三津橋 昌 博