将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について

～地域創生を支える持続可能な北海道型鉄道ネットワークの確立に向けて～

Ⅰ　検討の趣旨と考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1P
Ⅱ　鉄道網のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2P～　7P
Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立・・・・・・・・・・・・・・・・・　8P～14P
Ⅳ　公共交通ネットワークと鉄道網・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　15P
Ⅴ　今後に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　16P
Ⅵ　北海道の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　17P
Ⅶ　むすび・・・　18P
参考（資料出典）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　19P

平成29年2月7日

北海道運輸交通審議会　地域公共交通検討会議
鉄道ネットワークワーキングチーム

Ⅰ　検討の趣旨と考え方

○　鉄道ネットワークワーキングチーム（以下、「WT」という。）は、JR北海道が平成28年11月18日に発表した事業範囲の見直し（「当社単独では維持することが困難な線区について」）に、道や地域が対応していく上で必要となる「全道的な観点から将来を見据えた鉄道網のあり方」などについて検討する趣旨で、地域公共交通検討会議（平成27年11月設置）の作業部会として設置された。

検討の前提

1　WTは、全道的な観点から検討を行うものであり、個別の線区について、直接結論を出そうとするものではない。

2　鉄道網のあり方については、中長期的な視点に立って検討する必要があり、北海道新幹線の札幌開業が予定されている平成42（2030）年頃を念頭に検討を行うこととした。

3　まずは必要性の観点から鉄道網のあり方を検討し、その上でJR北海道による持続可能な事業運営のための課題と方策を検討するという手順で、議論を行うこととした。

【WTの概要】

［位置づけ］

北海道運輸交通審議会

＜小委員会＞

地域公共交通検討会議

＜作業部会＞

鉄道ネットワークWT

［開催経過］

・第1回　平成28年11月22日（火）
・第2回　平成28年12月19日（月）
・第3回　平成29年 1月18日（水）
・第4回　平成29年 1月30日（月）

［構成員］

区分	職	氏　名
委員	北海道大学 公共政策大学院長	石井　吉春
	北海道大学大学院 工学研究院准教授	岸　邦宏 （座　長）
	北海道大学副学長	吉見　宏
	北海道旅客鉄道㈱ 常務取締役総合企画本部長	小山　俊幸
	北海道市長会長 （伊達市長）	菊谷　秀吉
	北海道町村会長 （白糠町長）	棚野　孝夫
参与	北海道運輸局長	石﨑　仁志
	日本貨物鉄道㈱ 取締役兼執行役員	玉木　良知
事務局	北海道副知事	荒川　裕生
	北海道総合政策部 交通企画監	渡邊　直樹

検討に当たっての基本認識

線区の見直しは、単にそれぞれのローカルな問題として扱われるべきものではなく、次のような基本認識のもとで検討を行った。

1　わが国全体の鉄道網の問題として

約22都府県分（面積の少ない順）に相当し、九州の約2倍という広大な面積を占め、国民の食を支え、国内外から多くの人々が訪れる北海道の鉄道網は、わが国の重要な社会基盤であり、その維持・確保は、国全体の問題として捉えられるべきである。

2　北海道全体の将来に関わる問題として

JR北海道が単独では維持困難として示した路線・線区は道内の鉄路の約半分に及び、急速に進む人口減少を乗り越えて地域の維持・発展を図るため、総力で取り組んでいかなければならない北海道にとって、持続可能な鉄道網の維持は重大な問題である。

3　JR北海道の経営問題として

JR北海道が積雪寒冷で都市間距離の長大な北海道の鉄道網を維持するという大きなハンディを背負う中、安全投資や施設等の老朽化対策、サービス向上対策を計画的に行ってこなかった経緯を十分踏まえながらも、持続可能な経営構造の確立はJR北海道の自助努力だけでは困難というのが現実である。

4　地域の問題として

人口減少の進行など将来を見据え、住民生活の確保や産業競争力の強化、交流人口の拡大などに向け、鉄道を含めた移動や物流の手段はどうあるべきか、どう実現できるのかについて、JR北海道の真摯な対応を前提に、地域自らも関わっていかなければならない問題である。

Ⅱ　鉄道網のあり方

○　JR北海道は危機的な経営状況にあるが、これまでの経過を踏まえれば、巨額の赤字を線区の見直しのみで解消したり、過大な負担を自治体に転嫁することはあってはならない。

○　一方で、JR北海道が将来にわたって全ての線区を現状のまま維持することは困難であり、線区ごとに公共交通網の中で果たす役割が異なることから、それぞれの特性に応じた対応が行われる必要がある。

○　このため、WTでは、北海道の将来像や交通環境の変化を踏まえ、鉄道網を形成する路線を、次の6つの類型に区分し、それぞれについて将来を見据えた方向性を検討した。

鉄道網の類型

1　札幌圏と中核都市等をつなぐ路線

2　広域観光ルートを形成する路線

3　国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線

4　広域物流ルートを形成する路線

5　地域の生活を支える路線

6　札幌市を中心とする都市圏の路線

【資料①】北海道の将来の姿

◆世界に広がる北海道（国内外との交流人口の大幅な拡大）

- 新幹線の札幌開業〔2030年度末予定〕
- 新千歳空港の国際拠点空港機能の強化
- 広域観光やインバウンド振興に資する航空ネットワークの充実強化
- クルーズ客船の寄港の拡大

◆地域経済の循環に資する道内高速交通ネットワークの充実

- 高規格幹線道路網の整備の進展
- 道内空港間を結ぶ航空路線網の充実

◆安全・安心で活力ある地域社会の形成

- 地方創生に向けた地域の取組を支える公共交通網の確保
- 地域間の連携と補完による地域づくりを支える、広域化に対応した交通ネットワークの形成
- 中核都市や地域中心都市を軸とした広域連携の広がり
- 日常生活を支える地域交通の確保

【出典】北海道総合計画(平成28年3月)、北海道交通ネットワーク総合ビジョン(平成28年3月)など

【資料②】北海道の交通環境の変化

◆人口減少の急速な進行

【出典】北海道人口ビジョン(平成27年10月)

◆札幌市への人口集中

【出典】住民基本台帳 人口・世帯数(平成28年1月)

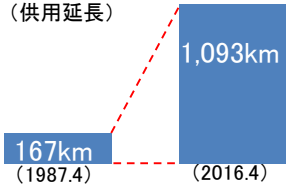
◆グローバル化の更なる進展

（来道外国人観光客数）

【出典】北海道観光入込客数調査報告書

◆高規格幹線道路網の整備

（供用延長）



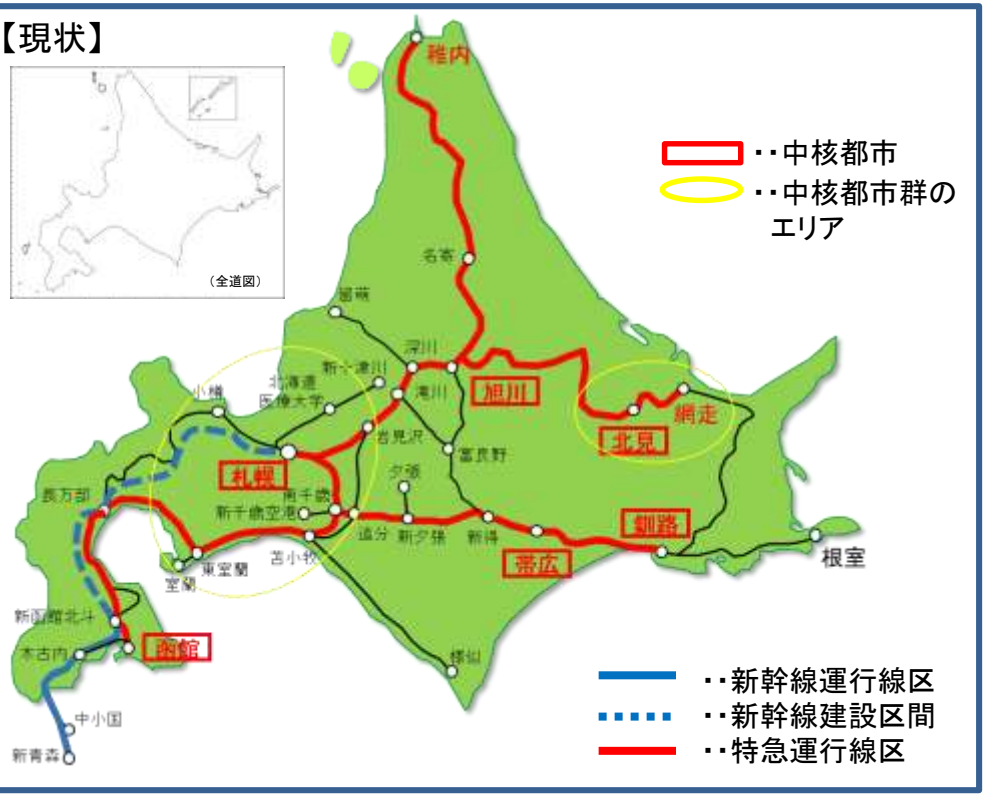
【出典】道路現況調書、北海道開発局資料

1　札幌圏と中核都市等をつなぐ路線

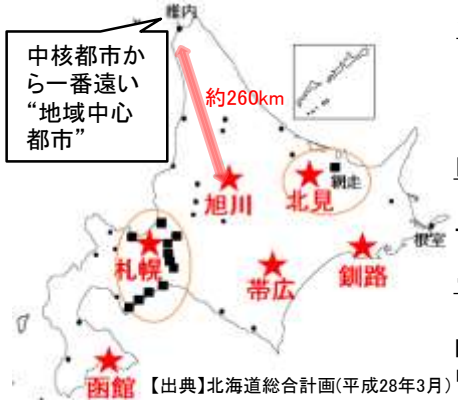
【考え方】

- 道の総合計画では、経済、医療、教育などの都市機能が集積する中核都市を中心とした連携、補完による活力ある地域づくりを進めていくこととしており、人口減少の急速な進行が見込まれる中、その機能を一層強化していくことが欠かせない。
- 特に、北海道は約22都府県分（面積の少ない順）、九州の約2倍という広大な面積を抱えており、都府県の県庁所在地に匹敵する都市機能が集積する中核都市等と札幌圏をつなぐ路線は、高規格幹線道路のミッシングリンクの存在や航空路線の開設状況などを踏まえ、県庁所在地が新幹線や特急で結ばれているのと同様、大量・高速輸送を担う公共交通機関として、地域における可能な限りの協力・支援のもと、引き続き維持されるべきである。

【現状】



【資料①】 北海道総合計画における都市の位置づけ



【出典】北海道総合計画（平成28年3月）

★中核都市

人口規模が一定以上で、行政をはじめ経済、医療、教育、文化などの面で高度な都市機能を有する都市

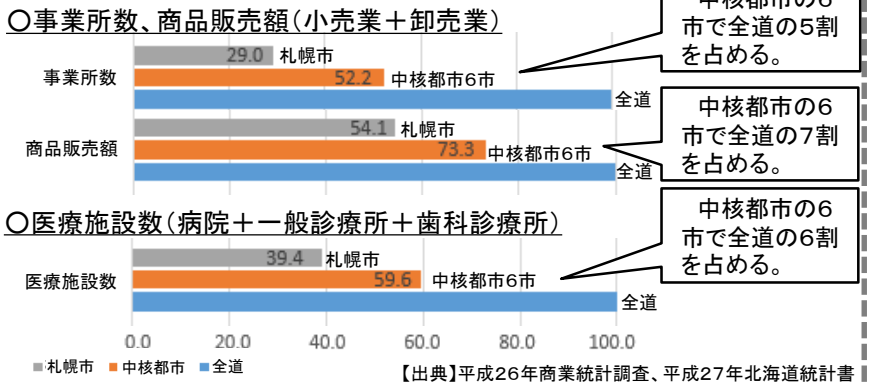
■中核都市群

中核都市と相互に結びつきが強く、一体的に都市機能を発揮する都市

・地域中心都市

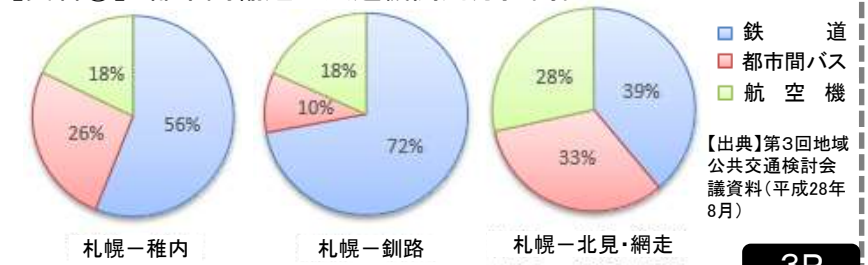
エリアの中で都市サービスや日常的な生活ニーズなどの面において、中核都市の機能を補完する市や町

【資料②】中核都市への集積度合（商業、医療）



【出典】平成26年商業統計調査、平成27年北海道統計書

【資料③】 都市間輸送の交通機関別分担割合

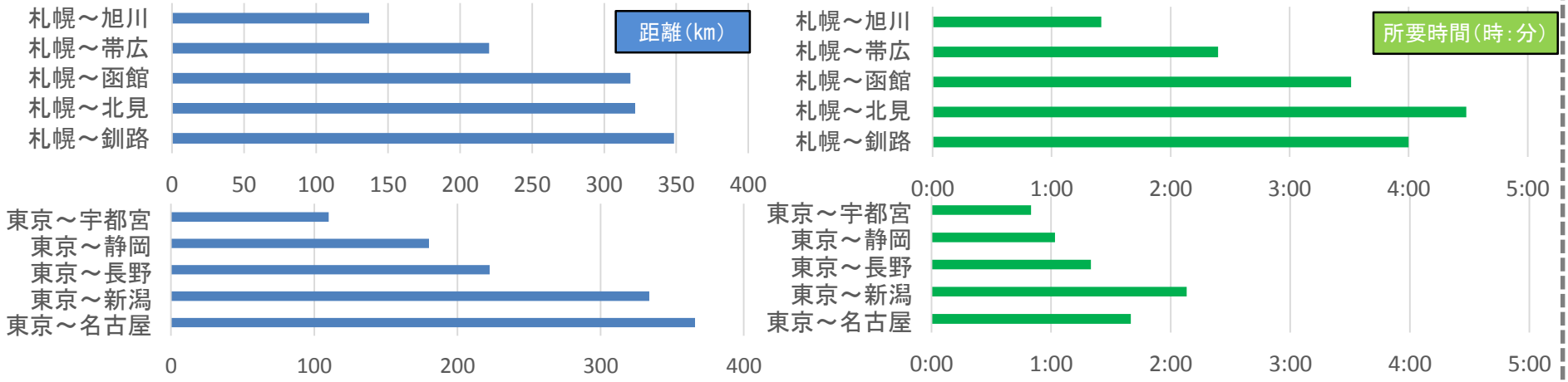


【出典】第3回地域公共交通検討会議資料（平成28年8月）

（前頁からつづく）

【資料④】 北海道と本州における都市間距離・所要時間の比較

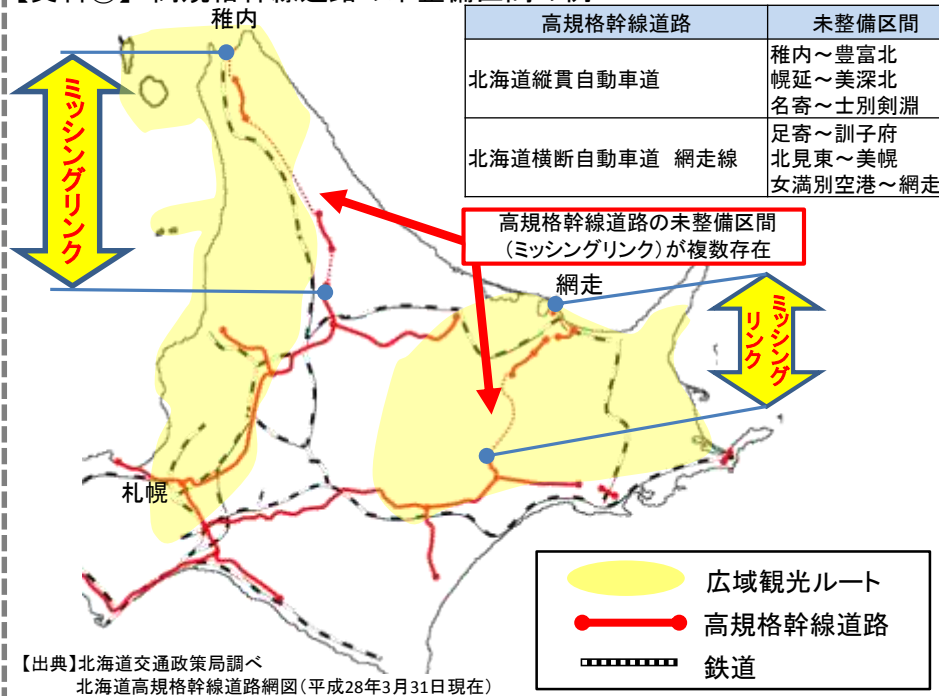
札幌市と道内中核都市との距離は、東京都と近隣の県庁所在地との距離に匹敵するが、高速化が遅れており、都市によっては2倍以上の時間を要している。



【出典】北海道交通政策局調べ、都市間の距離・所要時間は鉄道利用時の営業キロ・移動時間で算出（道内：JR北海道特急列車、本州：JR各社新幹線）

【資料⑤】 高規格幹線道路の未整備区間の例

高規格幹線道路	未整備区間
北海道縦貫自動車道	稚内～豊富北 幌延～美深北 名寄～士別剣淵
北海道横断自動車道　網走線	足寄～訓子府 北見東～美幌 女満別空港～網走



【出典】北海道交通政策局調べ
北海道高規格幹線道路網図（平成28年3月31日現在）

【資料⑥】 高次都市機能の比較

北海道の中核都市等は、九州の各県庁所在地よりも小さい人口規模であるにも関わらず、九州の各県庁所在地に準じた高次都市機能を有している。

北海道	人口（千人）	行政・司法（例：裁判所）	マスコミ（例：全国紙支社）	金融機関（例：政策金融公庫支店）	交通機関（例：空港）	医療機関（例:救命救急センター）
札幌市	1,954	4	5	2	1	4
函館市	266	3	4	1	1	1
旭川市	340	3	4	1	1	2
釧路市	175	3	4	1	1	1
帯広市	169	3	3	1	1	1
北見市	121	3	3	1	（1）	1
網走市	39	3	2		（1）	
稚内市	36	3	3		1	

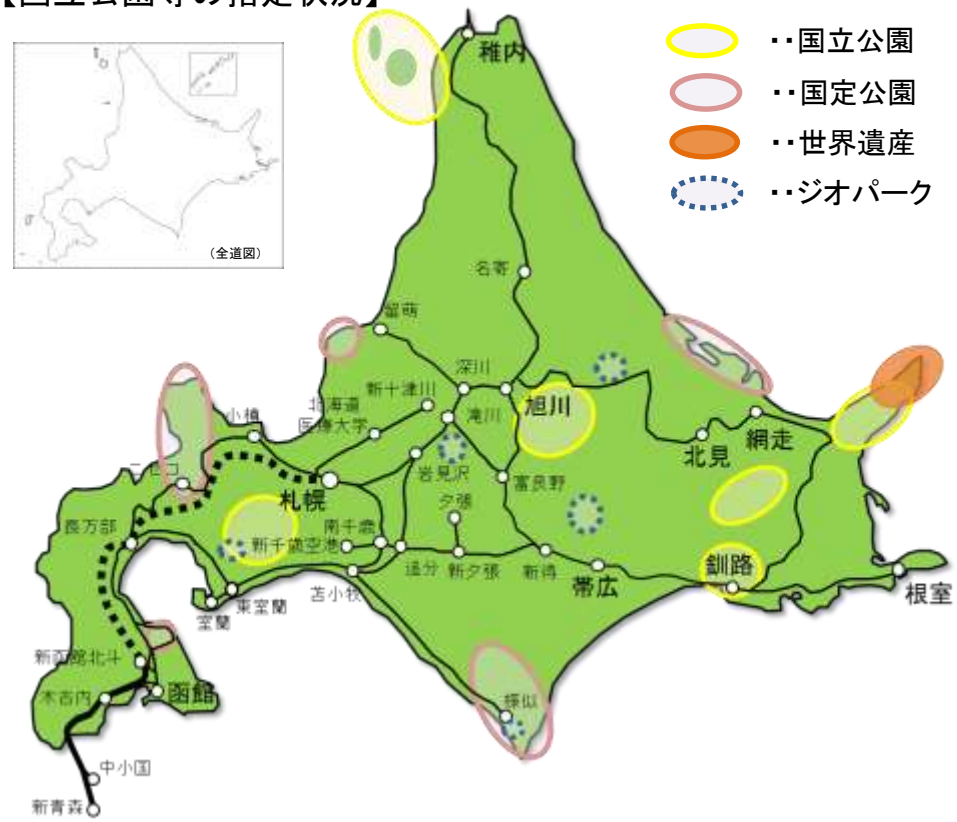
九州	人口（千人）	行政・司法（例：裁判所）	マスコミ（例：全国紙支社）	金融機関（例：政策金融公庫支店）	交通機関（例：空港）	医療機関（例:救命救急センター）
福岡市	1,539	4	5	2	1	4
佐賀市	237	3	4	1	1	2
長崎市	430	3	4	1	1	1
熊本市	741	3	5	1	1	3
大分市	478	3	4	1	1	2
宮崎市	401	3	4	1	1	2
鹿児島市	600	3	4	1	1	2

【出典】北海道交通政策局調べ（数字は箇所数）

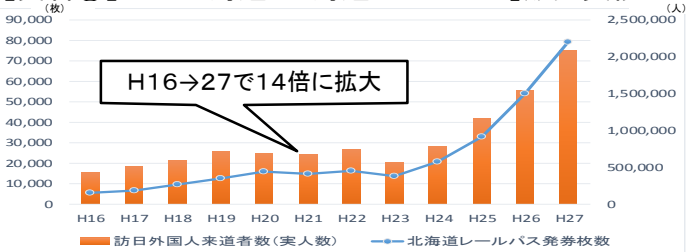
2 広域観光ルートを形成する路線

【考え方】
- 国をあげて、訪日外国人観光客の誘致に向けた取組が進められる中、今後一層のインバウンド等の増加が確実視されることから、観光客の周遊を支える基盤となる鉄道網は観光立国北海道の推進に大きな役割を果たすことが期待される。
- 一方で、道内の主要観光地を巡る鉄道路線の中には、総体の利用が少なく収支状況が厳しい線区もあるが、観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、地域において持続的な運行のあり方を検討する必要がある。

【国立公園等の指定状況】



【資料①】 JR北海道「北海道レールパス」販売実績



【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）

北海道レールパス

外国人旅行者専用割引切符（特急・急行列車が乗り放題）

- 3日間16,500円
- 5日間22,000円
- 7日間24,000円

【資料②】 道内の主要観光地

○ 宿泊延べ数の多い市町村

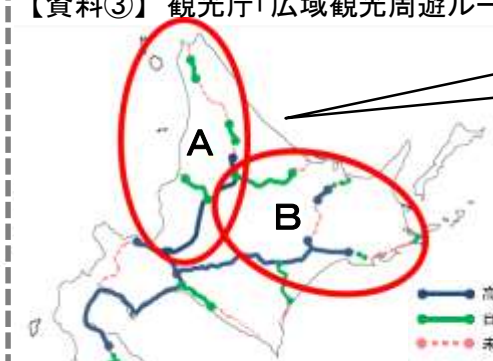
【出典】北海道観光入込客数調査報告書（平成28年8月）

○ 地域別宿泊数割合

20位以内の17市町村にJR駅がある

順位	市町村名	宿泊客延べ数（万人・泊）	順位	市町村名	宿泊客延べ数（万人・泊）
1	札幌市	1,213	11	北見市	70
2	函館市	379	12	洞爺湖町	69
3	釧路市	138	13	ニセコ町	65
4	登別市	128	14	網走市	47
5	倶知安町	101	15	斜里町	46
6	帯広市	98	16	占冠村	44
7	小樽市	82	17	音更町	43
8	旭川市	81	18	留寿都村	41
9	富良野市	76	19	稚内市	37
10	上川町	72	20	壮瞥町	36

【資料③】 観光庁「広域観光周遊ルート」



広域観光周遊ルート内において、高規格幹線道路がつながっていない。

A 「日本のてっぺんきた北海道ルート」（H28. 6月認定）

B「アジアの宝悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」（H27. 6月認定）

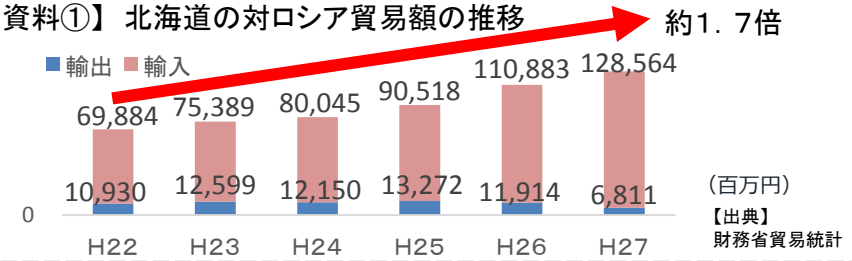
【出典】国土交通省観光庁資料、北海道高規格道路網図（平成28年3月31日現在）

3　国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線

【考え方】

- これらの地域は、我が国の国土形成等の観点から政策的な振興を図っていく必要があり、地域における可能な限りの協力・支援のもと、適切な対応が必要である。
- ロシア国境に近接する宗谷地域については、我が国の領海、排他的経済水域等の保全に重要な役割を果たしている特定有人国境離島地域（利尻、礼文）を有し、産業の振興や生活条件の改善を通じて定住の確保等を図ることが不可欠であり、今後のロシア極東地域と本道とのさらなる交流拡大の可能性を踏まえ、引き続き鉄路の維持を図る必要がある。
- 領土返還運動の拠点として重要な役割を有する北方領土隣接地域は、元島民の高齢化が進んでおり、公共交通機関の果たす役割が重要となっている。また、地域内の高規格幹線道路網の整備が進んでおらず、北方領土における共同経済活動等が期待される中、鉄道の役割を十分考慮する必要がある。

【資料①】北海道の対ロシア貿易額の推移



【出典】財務省貿易統計

【資料②】北方領土隣接地域

隣接地域	根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町
意　義	旧島民が多く居住する隣接地域の振興や住民生活の安定が重要
主な施策	①交通・通信施設の整備、国土保全 ②教育・文化の振興、医療の確保 ③農林水産業・商工業の振興、観光開発

元島民の約26%根室管内に居住

元島民の高齢化（平均80.7歳）による公共交通需要の高まり

居住地	居住人数（H28.3.31）
道　内	4,866
根室管内	1,725
釧路管内	936
その他	2,205
道　外	1,753
海　外	22
合　計	6,641

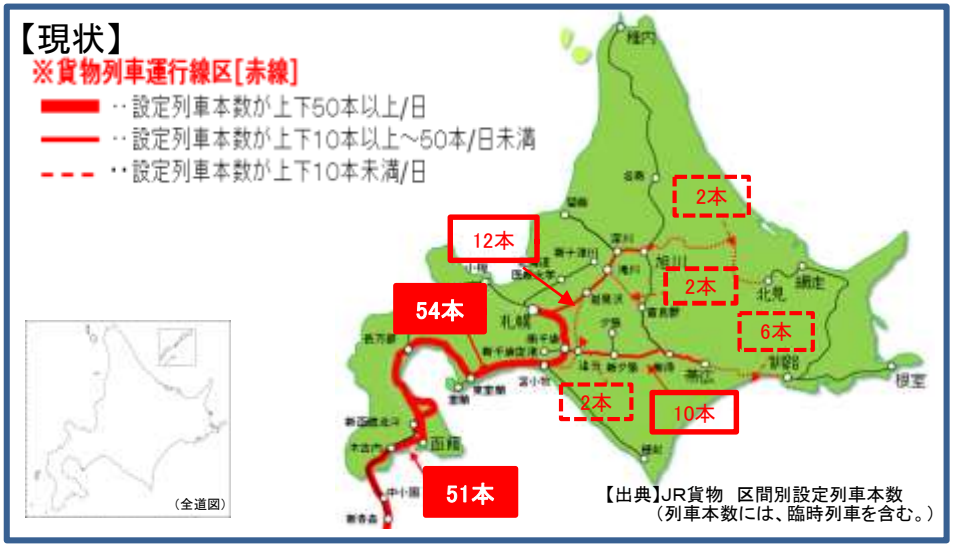
【出典】千島歯舞諸島居住者連盟調べ

4　広域物流ルートを形成する路線

【考え方】

- 我が国の食料供給地域であり、食の高付加価値化などによる競争力強化を目指す本道において、鉄道貨物輸送の果たす役割は重要である。
- 一方で、本道における鉄道貨物輸送については、輸送実績や貨物輸送に伴う線路等鉄道施設の負担も考慮し、消費地への定時定量出荷、鮮度保持流通など、物流の効率化、最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含め総合的に対策を検討する必要がある。

【現状】



【出典】JR貨物　区間別設定列車本数（列車本数には、臨時列車を含む。）

【資料③】鉄道貨物輸送

○道外との陸上貨物輸送の鉄道シェア

○貨物列車による線路負荷の比較

	旅客（A）[百万人キロ]	貨物（B）[百万トンキロ]	B/A
JR北海道	4,223	2,384	56%
JR本州3社	156,191	17,883	11%
JR四国	1,392	81	6%
JR九州	7,275	681	9%

【出典】国土交通省HP、会計検査院HP

5　地域の生活を支える路線

【考え方】

- 利用者の大幅な減少により、収支が極めて厳しい線区については、他の交通機関との連携、補完、代替なども含めた最適な地域交通のあり方について、JR北海道をはじめとする交通事業者や国、道の参画のもと、地域における検討が必要である。
- JR北海道においては、検討にあたって地域の実情や意見を十分に受けとめるとともに、鉄道が地域住民の暮らしや交流人口の拡大など、地域づくりの面で果たしている様々な役割について十分に踏まえる必要がある。

【資料①】 地域活性化に向けた鉄道の可能性

◆いすみ鉄道（千葉県）

- ムーミン列車など多数の企画列車を運行
- 鉄道グッズの販売や観光事業を展開

（写真：ムーミン列車（いすみ鉄道HP））

◆JR釧網線　北浜駅（網走市）

- オホーツク海に一番近い駅（展望台を設置）
- 木造駅舎を利用した駅レストランを設置
- H29.1からは、「流氷物語号」が運行
（北浜駅で約10分間停車）

（写真：北浜駅展望台（JR北海道資料））

【資料②】 バスにより、利便性が向上した事例

◆江差線（木古内・江差間）の事例　※H26.5.12～バス運行

・利便性の高い運行経路設定（江差高校や江差病院まで延長）
・バス停の増加による利便性の向上（JR江差線10駅⇒50箇所のバス停）

※バス停数は、経路により異なる。

6　札幌市を中心とする都市圏の路線

【考え方】

- 札幌圏の路線は、道内全営業路線の1割弱の区間で全道の鉄道事業収入の5割強を占めるなど営業効率が高いことから、利便性の向上に一層努めることなどにより営業収入の増加を図り、道内全体の鉄道網維持に資する役割を果たしていくことが必要である。
- 一方で、昨年JR北海道が公表した線区別の営業収支では、札幌圏においても管理コストを含めると約21億円の赤字となっており、JR北海道においては、管理コストの削減に努めるとともに、利便性のさらなる向上により収益の拡大を図る必要がある。

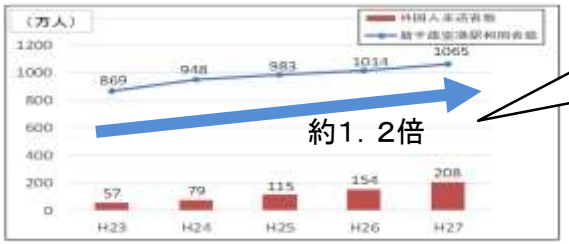
【資料③】 札幌近郊の都市圏輸送の状況

	線区名	輸送密度	営業キロ	営業収益
札幌近郊	札沼線（桑園・医療大）	17,359	28.9	40,619
	千歳線（白石・苫小牧）	44,812	68.0	
	函館線（小樽・札幌）	44,981	33.8	
	函館線（札幌・岩見沢）	43,994	40.6	
※単位：人/キロ/日、km、百万円			［シェア］	
			7.4%	52.9%
JR北海道		［平均］ 5,094	［計］ 2,311.2	76,847

大量輸送の観点から十分な鉄道特性を発揮。
全線の営業収益の5割超を確保。

【出典】JR北海道資料
（平成27年度 線区別の収支状況）

【資料④】 新千歳空港駅　年間利用人員数の推移



外国人観光客の増加に伴い、今後、更なる需要の増加が見込まれる。

【出典】JR北海道資料
北海道観光入込客数調査報告書

【資料⑤】 札幌近郊における収支状況

	区分	営業収益	営業費用	営業損益 管理費除く	営業損益 管理費含む
札幌近郊	札沼線（桑園・医療大学）	40,619 百万円	42,794 百万円	3,622 百万円	△2,175 百万円
	千歳線（白石・苫小牧）				
	函館線（小樽・札幌）				
	函館線（札幌・岩見沢）				

管理費を含めると札幌近郊も営業赤字となる。

【出典】JR北海道資料
（平成27年度 線区別の収支状況）

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立

1　国による抜本的な支援

[JR北海道の経営再生に向けた国の位置づけ]

○　JR北海道の経営は、社会環境の大きな変化や、経常赤字補填の機能を有する経営安定基金の運用益が想定を超える金利水準低下のもとで低迷したことなど危機的な状況にあり、持続可能な経営構造の確立に向けた国の抜本的な支援なくしては、本道の公共交通ネットワークを形成するJR北海道の経営再生は成し得ない。

○　株式会社ではあるが、特殊法人であるJR北海道の経営は、国の強い関与のもとに行われており、国はこうした位置づけを踏まえた中心的な役割を担うことが求められる。

上記の考え方のもと、持続可能な経営構造の確立に向け、

○　今後とも巨額の経常赤字が毎年発生するなど、JR北海道の危機的な経営の現状を踏まえると、線区の見直しや地域の協力・支援だけでは経営再生の実現は難しく、国による抜本的な支援が不可欠である。

○　また、当面の資金繰りを理由とした時間的制約のもとでの議論は拙速なものとなることから、中長期的な展望をもって地域と十分な協議ができるような環境整備が不可欠である。

国による抜本的な支援（主なもの）

（1）	本道固有のコスト軽減対策	《方策1》　貨物列車の割合が高い本道の輸送体系の実態を踏まえた支援
		《方策2》　青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減
（2）	老朽土木構造物等対策	《方策3》　鉄道施設等の老朽更新対策
（3）	増収策への支援	《方策4》　増収策への戦略的支援
（4）	資金繰りの改善	《方策5》　平成31年度以降の資金対策

（1） 本道固有のコスト軽減対策

【考え方】
・ JR北海道は、積雪寒冷の本道において、電化をされていない長大な路線や青函トンネルを維持管理するとともに、道外と比較して貨物輸送の割合が高い輸送体系にあるなど厳しい事業環境に置かれていることから、国においては、極めて厳しい経営状況やこうした本道の特殊性を踏まえ、JR北海道の負担を軽減する措置を講じる必要がある。

《方策1》 貨物列車の割合が高い本道の輸送体系の実態を踏まえた支援

・ JR北海道においては、道外と比較して相対的に貨物列車の走行割合が高い輸送体系となっているが、現行の「アボイダブルコストルール」のもとでの線路使用料は、安全対策に必要なコストを十分反映したものとは言えず、JR北海道の負担が大きくなっている実態にある。

・ 国においては、こうした厳しい事業環境を踏まえて、JR北海道の負担を軽減する措置を講じる必要がある。この場合、JR貨物の経営の安定確保や荷主への影響に十分配慮し、負担を転嫁することのないよう留意することが重要である。

《方策2》 青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減

・ 現在、JR北海道は、本州との連絡に際し、鉄道運輸機構が保有する青函トンネルを使用し、年間2～3億円の使用料を支払うとともに、トンネル内の線路などの維持管理経費を毎年負担している。

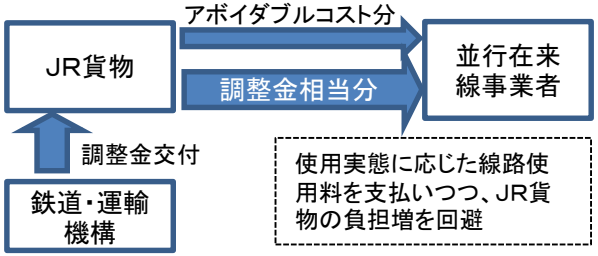
・ また、青函トンネルにおける防災設備等の老朽化に伴う改修費用として、国の補助制度の枠組みのもと、年間5～7億円の負担が求められているところであるが、青函トンネルの維持改修経費や使用料については、我が国全体の交通・物流ネットワークを形成する観点からも十分考慮されるべきであり、JR北海道の負担軽減に向けた新たな対策を講じる必要がある。

【資料①】貨物による線路使用料負担の比較

区分	線路・電路設備修繕費		人件費・業務費	資本費（設備投資等）
	軌道・電気	その他		
ＪＲ旅客	○	×	×	×
並行在来線	○	○	○	○

＜JR旅客会社に対する線路使用料＞
・アボイダブルコストルールが適用され、貨物列車が走行しなければ回避できる経費（レールの摩耗に伴う交換費用等）のみをJR貨物が負担

＜並行在来線事業者に対する線路使用料＞
・厳しい経営環境の並行在来線事業者に対し、使用実態に応じた線路使用料を確保するため、アボイダブルコスト相当分に加え、鉄道・運輸機構がJR貨物を通じて、貨物調整金を交付



【出典】国土交通省HP

【資料②】青函トンネルにおける改修工事費

30年間の改修工事費
1，107億円（H11～40）

- 償却資産785億円（防災設備等） ・国及びJRが負担
- 取替資産322億円（レール等） ・JRが負担

【出典】平成14年度決算検査報告（会計検査院）

（2） 老朽土木構造物等対策

【考え方】

・ JR北海道においては、橋りょう、トンネル、護岸など明治時代の鉄道開業期に構築された土木構造物が相当数存在しており、今後の維持更新等が大きな課題となっているが、必要な対策については未だ示されておらず、中長期的視点で早急に対策を講じる必要がある。

《方策3》 鉄道施設等の老朽更新対策

・ 本道においては、完成から100年を超えるトンネルや橋りょうが全体の約1割を占めるなど、最終的に大規模修繕や更新などに多額の費用が見込まれており、また、気動車などの車両についても老朽化が進み、今後、計画的な更新等が必要となっている。

・ 本来、鉄道施設や車両の老朽更新や維持管理については、それらを使用して収益を得る鉄道事業者が行うことが原則であるが、これまで計画的な老朽対策がなされてこなかったものであり、今後、維持される線区において、これらの費用負担を安易に地域に求めることは、道民の理解を得られるものではなく、JR北海道の経営のこれまでの経緯等を踏まえた国の政策的対応が必要である。

（3） 増収策への支援

【考え方】

・ JR北海道においては、札幌圏においても営業赤字が発生するなど、本州JR3社と比較すると恒常的に黒字を確保できる路線を有しておらず、経営安定基金の運用益に依存する経営構造となっており、今後の収益源を戦略的に育てていく必要があることから、国においては、中長期的な観点からJR北海道が実施する利便性の向上につながる取組への戦略的な支援が求められる。

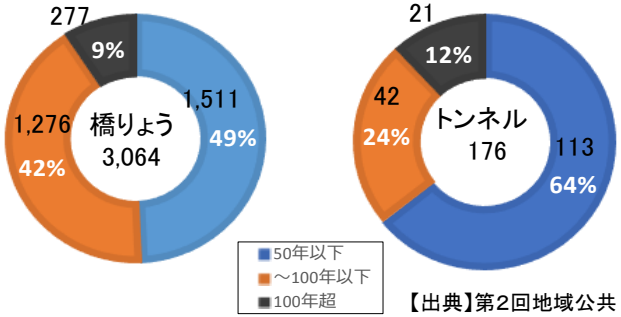
《方策4》 増収策への戦略的支援

・ 新千歳空港における発着枠の拡大に対応した快速エアポートの増便など、輸送力の強化に向けた取組
・ 海外からの観光客の増加に対応した、駅舎など鉄道施設のバリアフリー化の推進
・ 都市間輸送を高速で担う新型特急車両の新技術導入も含めた開発
・ DMVも含め地方路線におけるきめ細かな移動ニーズに柔軟に対応できる車両の開発　など

【資料①】鉄道施設等の老朽化の状況

・全体（3,064）の半数を超える橋りょうが、経年50年を超え、約1割は100年を超えている状況

・全体（176）の3分の1を超えるトンネルが、経年50年を超え、約1割は100年を超えている状況



【出典】第2回地域公共交通検討会議資料（平成28年1月）

【資料②】JR旅客各社の平成27年度決算比較

損益計算書　（単位：億円）

	JR北海道	JR東日本	JR東海	JR西日本	JR四国	JR九州
営業損益（鉄道）	△ 482	3,722	5,555	1,242	△ 109	△ 115
営業損益（その他）	35	377	21	129	4	169
全事業営業損益	△ 447	4,099	5,576	1,372	△ 105	54
営業外損益	20	△ 505	△ 671	△ 204	3	17
経営安定基金等	404	－	－	－	107	111
経常利益	△ 22	3,594	4,905	1,167	6	182

【出典】JR各社決算資料

JR北海道においては、経営安定基金等404億円を充当してもなお、経常赤字となっている。

（4） 資金繰りの改善

【考え方】

・ JR北海道においては、現在「安全投資と修繕に関する5年間の計画」に対し、国から1,200億円の支援（無利子貸付900億円、助成金300億円）を受けているが、平成31年度以降は国の支援がなくなることに加え、無利子貸付の返済が重なり、今後、資金繰りが急速に悪化することが予想されている。

《方策5》 平成31年度以降の資金対策

・ JR北海道が中長期的な展望をもって地域との協議などを進め、持続可能な事業運営ができるよう、国においては、返済の猶予などの支援を講ずる必要がある。

【資料①】 国の設備投資等に係る支援措置

年度	用途	種別	金額
H10～11	設備投資	無利子貸付	292億円
H23～	設備投資（老朽化対策、経営基盤強化）	助成金	300億円
		無利子貸付	300億円
		計	600億円
H28～	設備投資（安全対策）	助成金	300億円
		無利子貸付	300億円
	修繕	無利子貸付	600億円
		計	1，200億円

・今後多額の無利子貸付金返済が発生

【出典】平成27年度決算検査報告（会計検査院）

2 ＪＲ北海道の提案

（1）経費節減、運賃値上げ、利用促進

○ JR北海道は、輸送密度200人以上2,000人未満の線区に関し、鉄道を維持するための具体的な仕組みについて、地域と相談を行うとしている。

○ 駅や列車の見直しや、運賃値上げについては、地域の暮らしに及ぼす影響が大きいことから、JR北海道においては、地域の実情を十分に踏まえるとともに、沿線自治体や利用者の理解と協力を得られるよう、徹底した情報公開はもとより、根拠をもった具体性のある提案に基づき、丁ねいな協議を行うことが不可欠である。

○ 運賃値上げについては、特定の地区や線区、利用者にのみ痛みを強いるものであってはならない。

○ 鉄道の利用促進策については、これまでも沿線自治体が誘客に向けたプロモーションなどに取り組んできているところであるが、路線の持続的な維持に向けては、地域住民による日常的な利用が欠かせないことから、今後、JR北海道と沿線自治体をはじめとする地域関係者が一体となった利用促進策を各々の路線の実情に即して展開していくことが必要である。

○ 一方、JR北海道においても、より多くの方々に鉄道を利用していただけるよう、バス等、他の公共交通機関との接続を重視したダイヤ編成や、駅や車内サービスの改善などの利便性の向上に努めていく必要がある。

○ また、鉄道施設の建設・修繕など事業運営については、グループ内企業が主に担うことにより高コストの事業構造になっているのではないかとの指摘もあり、こうした点も踏まえ、競争入札制度の導入の可能性を検討するなど、より透明性を確保すべきである。

【資料①】 経費節減（駅や列車の見直し）

〇これまでの主な見直し

- 極端に利用の少ない駅の廃止
  （H28.3　8駅廃止／H29.3　10駅廃止予定）
- 旅行センターの一部廃止（8箇所の廃止）
- 保有車両数（在来線）の削減
  （H23年度当初　1,114両　→　H28.11　966両）
- 車内販売等の見直し（Sとかち、S宗谷、オホーツク等で廃止）
- 駅の業務委託化（全道3駅で実施）
- 駅の簡易委託化（全道6駅で実施）
- 指定券等発券端末台数の減（47台減少）

【出典】JR北海道HP

【資料②】 利用促進

- H29.1.28からの約1か月間、沿線自治体との共同企画で「流氷物語号」（網走・知床斜里間）を1日2往復運行。

〇その他全国の例

- 地元広報誌に片道乗車券を添付（北条鉄道）
- 地域サポーターと連携した沿線イベントの開催や鉄道利用者へ沿線商店が割引サービスなどを実施（ひたちなか海浜鉄道）
- 地元利用を増加させるため、年に7回、沿線地域のイベントとも連携したお得な割引きっぷを発売（肥薩おれんじ鉄道）

【資料③】 運賃値上げ

〇考え方

- JR北海道においては、民営化以降、運賃改定（消費税導入等に伴うものを除く）を、平成8年以降実施していない中で、利便性にも配慮しつつ、管理コスト削減などの自助努力及び道民や利用者の理解を前提に、利用者負担に十分配慮した適正コストを反映する運賃値上げについても、今後、検討する必要があるのではないか。
- この場合、全ての線区が赤字であるということを踏まえ、北海道全体で鉄道を支える観点からも、検討する必要があるのではないか。

〇これまでの運賃改定の状況

	改定率	備考
H1.4.1	2.9%	消費税導入（3%）
H8.1.10	7.0%	三島会社が運賃値上げ
H9.4.1	1.9%	消費税率引上げ（5%）
H26.4.1	2.9%	消費税率引上げ（8%）

（2）上下分離方式

○　JR北海道は、持続的に鉄路を維持していく方策の一つとして、本州の第三セクター等が経営する鉄道で導入されている、いわゆる「上下分離方式」を提案しているが、本道の厳しい事業環境を踏まえ、本WTにおいても課題が指摘された。

○　JR北海道は国鉄の分割民営化により設置され、運用益により事業全体の採算が確保できるよう、経営安定基金が設けられるなど、国の強い関与のもとで事業を運営している状況にある。また、これまで数次にわたり国から支援を受けてきているが、老朽施設等の計画的な更新がなされないままに現在の状況に至っている。

○　特に、本道の鉄道施設については、設置から長期間が経過し、老朽化が著しく、今後更新等に多額の資金を要することが確実であり、JR北海道のこれまでの経緯や道内自治体の厳しい財政状況を踏まえると、これらの費用について自治体に負担を求めることは、現実的に難しい。

【資料①】 地域公共交通活性化再生法による支援スキーム

沿線自治体が開催する協議会において策定（鉄道事業者が参画）

地方自治体が事業者等の同意を得て策定

地域公共交通網形成計画

■コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
■地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業	軌道運送高度化事業（LRTの整備）	鉄道事業再構築事業（上下分離等）	・・・

実施計画　実施計画　実施計画　・・・

鉄道事業再構築事業

・継続が困難又は困難となる恐れのある旅客鉄道事業を対象
・地方自治体と鉄道事業者が共同で計画を作成し実施
→　国土交通大臣による計画の認定を受けることにより、国の補助制度による重点支援や鉄道事業法の特例等の措置が講じられる

【資料②】先行県とは異なるJR北海道の様々な特殊性

1　積雪寒冷地域である
2　多様な線区特性がある
3　路線長が長い
4　土木構造物の老朽化が進んでいる
5　自治体財政が非常に厳しい

〔参考〕 鉄道事業再構築事業を実施している鉄道事業者の状況

	路線長 km	線区	道府県の人口密度	キロ当たり線路保存費	市町村平均財政力指数	事業構造	財政支援	計画期間
福井鉄道（福井県）	21.4	1	187.7	3,381千円	0.59	第一種	設備投資　10億円/10年間（国） 21億円/10年間（県） 維持修繕　12億円/10年間（沿線3市）	H21.3～H30.3
若桜鉄道（鳥取県）	19.2	1	148.5	3,939千円	0.33	上下分離（公有民営）	設備投資　1億円/10年間（国） 維持修繕　0.5億円/年（沿線2町が第三種） 運営支援　0.3億円/年（県　H21支援開）	H21年度～H38年度
三陸鉄道（岩手県）	107.6	2	93.8	640千円	0.34	第一種	設備投資　7億円/5年間（国・県・関係12市町村） 維持修繕　6億円/5年間（県・関係12市町村）	H21年度～H38年度
信楽高原鉄道（滋賀県）	14.7	1	351.7	511千円	0.71	上下分離（公有民営）	設備投資　8億円/10年間（国・沿線市） 維持修繕　2億円/10年間（沿線市が第三種） 運営支援　県が沿線市に支援	H25.4～H34.3
北近畿タンゴ鉄道（京都府・兵庫県）	114.8	2	京都　586.8 兵庫　658.8	2,101千円	京都　0.54 兵庫　0.61	上下分離	設備投資　45億円/10年間（国・府・県・関係7市町） 維持修繕　54億円/10年間（府・県・関係7市町） ※運行はWILLER TRAINS（第二種）、鉄道設備等の保有は北近畿タンゴ鉄道（第三種）	H27.4～H37.3
四日市あすなろう鉄道（三重県）	7.8	2	314.5	－	0.59	上下分離（公有民営）	設備投資　21億円/10年間（国・1/3補助） 維持修繕　4億円/10年間（沿線市が第三種） 運営支援　県が沿線市に支援	H27.4～H37.3
JR北海道	2,499.8	14	68.6	7,693千円	0.25	第一種		

【出典】国土交通省HP、総務省HP

3　地域の実情や線区の特性を踏まえた方策

○　JR北海道の危機的な経営状況を考えると、全ての線区について、これまでどおり交通事業者の取組や国からの支援だけで維持していくことは難しく、地域にも可能な限りの協力が求められる。国や道の参画のもと、地域において関係者が様々な知恵やアイデアを出し合い、地域の実情や鉄道路線の特性に応じた実効性のある方策を見出していくため、地域における検討を早急に開始することが必要である。

○　特に、地域住民による日常的な利用は、線区の持続的な維持に向けて欠かせないが、現状では、経費節減のため様々なサービスが廃止され、これがまた利用者の減少を招くといった需要縮小への負のスパイラルが生じていることから、各種サービスに加え、車両や駅舎など鉄道施設の質の向上に向けた取組も検討が必要である。

○　JR北海道が提案している4つの手法（経費節減、運賃値上げ、利用促進、上下分離）だけが選択肢ではなく、また、提案されている手法についても、様々な形が考えられ、各々の地域が利便性の向上や地域におけるビジネス機会の拡大などの観点から、あらゆる可能性について検討していくことが必要である。

○　JR北海道においては、創意と工夫を凝らした地域の提案・取組に対し、積極的かつ柔軟に対応していくことが必要不可欠である。

【資料】地域の実情等に応じた様々な方策の例

○駅の魅力・利便性の維持・向上

・　地元自治体による駅の管理や切符の販売などの協力
・　将来を見据えたまちづくりと一体となった駅の活性化

これまでの事例

＜例①：自治体による駅の管理＞
JRから廃止方針が打ち出された室蘭線の小幌駅は豊浦町が、観光振興への活用を図るため、維持管理等に要する費用を負担することとし、JRとの管理協定を締結。

＜例②：自治体等による切符販売＞
平成28年4月に、JR職員の配置を取りやめた美深駅や奈井江駅など、4駅で地元自治体や企業による簡易委託販売を実施。

○快適な車内環境の創出

・　車内販売の廃止などが進む中、地域特産品のPRの場などとして、地元の協力による車内販売の実施や車内売店の運営

○観光施策と連携した鉄道利用の促進

・　地域の観光資源活用や、バスやタクシーなど他の交通事業者との連携を強化しつつ鉄道を活かした観光周遊を促進
・　地域資源を活かした北海道らしい鉄道観光商品の開発

○住民による日常的な利用の促進

・　ノーマイカー運動の実施や、自治体による鉄道通勤へのシフト、出張時における鉄道利用の推進のほか、地元住民による回数券等の購入など、日常的な利用を促進

○第3セクター等による車両の保有・貸付

・　第3セクター等が、地域のニーズに即した車両を保有し、JR北海道への貸付を実施

＜例③：北海道高速鉄道開発(株)の取組＞
宗谷線（旭川・名寄間）の高速化を図るため、JR北海道と道、沿線市が出資する北海道高速鉄道開発（株）が特急車両を保有し、JR北海道に貸付。

Ⅳ　公共交通ネットワークと鉄道網

○　本道における鉄道網のあり方については、高速道路網やバス、航空ネットワークなど、他の交通モードとの連携、補完、代替など役割分担についても留意する必要があり、引き続き、地域公共交通検討会議や地域において、議論を深めていく必要がある。

○　高規格幹線道路については、近年、開通や新規事業化が相次ぐなど着実に整備が進んでいるが、未整備区間が多く残っていることなどから、今後とも、防災対応の観点からのリダンダンシーの確保も含め、一層の整備促進を図るべきである。また、今後の鉄道網のあり方に関する地域における協議等を踏まえ、総合的な交通ネットワークの整備の観点から、高規格幹線道路網の整備の進め方についても、検討していく必要がある。

○　乗合バス事業については、人口減少と高齢化が進行する地域において住民が利用しやすい重要な公共交通機関であり、路線維持に向けて、国や道をはじめ市町村による助成を行ってきているが、鉄道事業と同様に長期的な利用者の減少による経営の悪化や運転手不足の深刻化が課題となっている。今後、鉄道網のあり方に関する議論が進む中、乗合バス事業やハイヤー、タクシー事業など、地域の生活交通の確保に向けて取組を進めることが必要である。

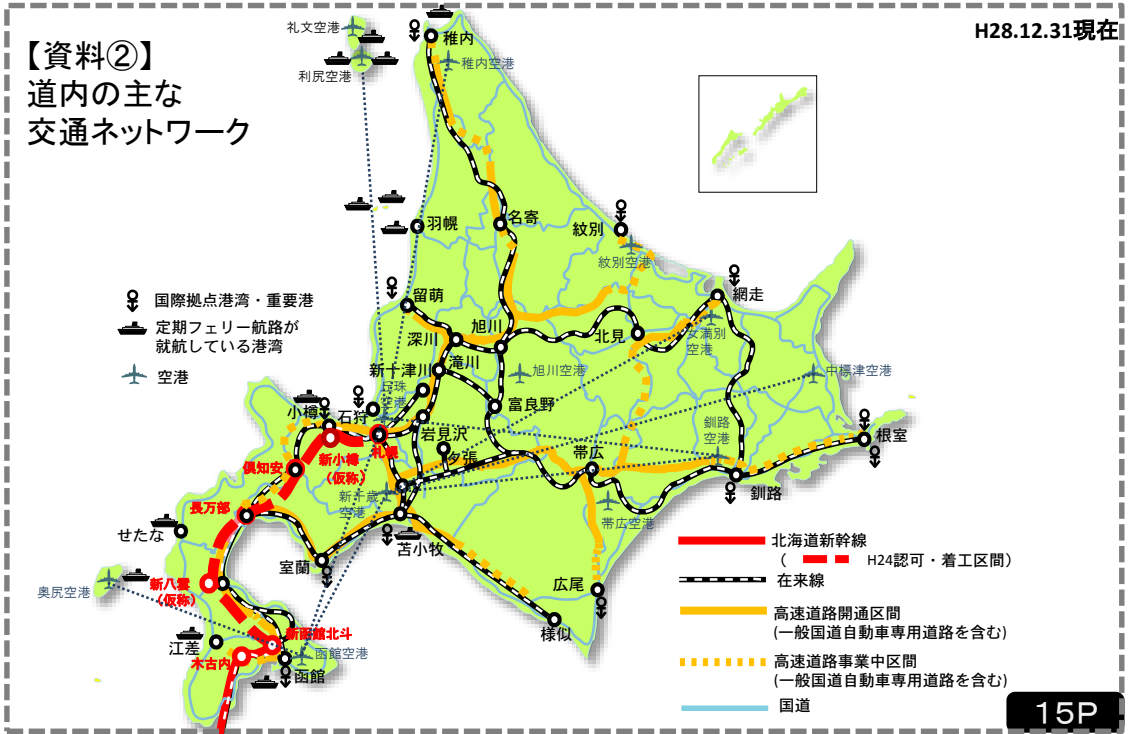
○　また、道では現在、道内航空ネットワークの充実強化や新千歳空港等の機能強化に資する道内空港運営の民間委託に向けて取組を進めているところであるが、航空機と鉄道との役割分担については、LCCも含めた路線就航の見通しや、輸送容量や頻度などについてさらに検討していく必要がある。

【資料①】札幌と道内主要都市間の公共交通機関毎の一日当たり輸送量　（単位：人／日）

区間	交通機関	輸送量算定区間	H26輸送量		H3とH26の比較
			1日あたり輸送量	構成比	(H26/H3)
札幌－帯広	鉄　道	南千歳－トマム間	3,718	88.6%	68.8%
	都市間バス	札幌－帯広間	479	11.4%	296.1%
	航 空 機				
	計		4,197	－	75.4%
札幌－釧路	鉄　道	帯広－釧路間	1,650	72.0%	78.4%
	都市間バス	札幌－釧路間	221	9.7%	142.4%
	航 空 機	丘珠・新千歳－釧路間	419	18.3%	48.9%
	計		2,290	－	73.5%
札幌－稚内	鉄　道	名寄－音威子府間	414	56.1%	59.0%
	都市間バス	札幌－稚内間(留萌経由)	193	26.1%	117.5%
	航 空 機	丘珠・新千歳－稚内間	132	17.8%	50.5%
	計		738	－	65.5%
札幌－北見・網走	鉄　道	遠軽－北見間	660	38.9%	54.1%
	都市間バス	札幌－北見・網走間	555	32.7%	151.8%
	航 空 機	丘珠・新千歳－女満別間	482	28.4%	67.4%
	計		1,697	－	73.7%
札幌－函館	鉄　道	函館－大沼間	3,461	77.7%	73.7%
	都市間バス	札幌－函館間	574	12.9%	278.1%
	航 空 機	丘珠・新千歳－函館間	416	9.4%	44.6%
	計		4,452	－	76.3%
札幌－旭川	鉄　道	滝川－旭川間	5,754	82.3%	78.4%
	都市間バス	札幌－旭川間	1,235	17.7%	95.0%
	航 空 機				
	計		6,989	－	80.9%

【資料②】
道内の主な
交通ネットワーク

H28.12.31現在



Ⅴ　今後に向けて　～確かな信頼関係に基づく「協働」の取組を～

○　JR北海道の「事業範囲の見直し」については、今後の進め方次第では、本道の公共交通ネットワークに重大な影響を及ぼすものであり、見直しを巡る様々な課題を解決し、2030年頃の北海道を力強く支える鉄道ネットワークを実現するためには、鉄道事業者、行政（国・道・市町村）、住民等が各々の役割を認識し、相互の理解と協力のもと、取組を進めていく必要がある。

○　特にJR北海道においては、本道の交通ネットワークを形成する公共交通機関として、地域との確かな信頼関係のもと、地域に根ざし、地域とともに発展するとの認識に立ち、顧客満足度を高める努力を不断に継続するなど、将来の事業展開を図ることが求められる。

○　また、国については、国鉄民営化後も、JR北海道が法律に基づき、国の強い関与のもとにある現状や、これまでの経緯も踏まえてJR北海道の経営再生に向けた抜本的な支援を行うことが求められる。

○　一方、地域においては、全国的な人口減少に伴う利用者の減少やモータリゼーションの進展といった鉄道経営にとって厳しい事業環境について理解 を深め、本道の鉄道網が直面している厳しい現実を踏まえた、「自らも支える主体」としての努力を払うことが期待される。

○　その中でも、北海道は、広域行政を担う主体として、引き続き本道における鉄道網を含めた公共交通ネットワークのあるべき姿の実現に向けて、関係機関との協力・連携のもと、JR北海道の事業範囲の見直しに対応し、本道の公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けて、積極的に取り組んでいくことが求められる。また、国に対して、引き続き、必要な支援を求めていくことが期待される。

○　これら関係機関が、道民、利用者の立場から新しい「信頼」、「協働」の関係を相互に築き、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年頃の北海道を力強く支える鉄道ネットワークの構築を目指すことが求められる。

【関係者の役割】

JR北海道

○　地域に根ざした鉄道事業者としての信頼関係の構築
○　道民、利用者の顧客満足度の最大化努力
○　道民や国民の理解を得られる自助努力
○　必要な情報の速やかな開示と地域への丁ねいな説明
○　積極的な増収策など線区の見直し以外の経営改善　など

国

○　JR北海道の持続可能な経営構造の確立に向けた抜本的な支援
○　地域における協議等への参画
○　JR北海道に対する指導（地域との丁ねいな協議等）　など

2030年頃の北海道を力強く支える鉄道網の実現

市町村

○　地域における鉄道の役割と必要性についての議論
○　JR北海道と一体となった地域の状況や、線区特性に応じた鉄道網を持続的に維持していく方策の実施
・　地域交通の確保に向けた検討
・　実効ある利用促進策
・　各種サービスや鉄道事業の質の向上に向けた協力　など

北海道

○　全道的観点から将来を見据えた鉄道網及び交通ネットワークのあり方の提示
○　市町村等との密接な連携による地域における検討・協議への積極的な関わり
○　JR北海道に対する抜本的支援に関する国への要請
○　鉄道網を持続的に維持していくための地域の取組に対する協力、支援
○　北海道ブランドを生かしたインバウンド対策の加速などによる広域的な利用促進策の展開　など

Ⅵ　北海道の役割

○　人口減少・高齢化が急速に進む今後、将来を見据えた北海道の発展と地域の活性化を図る上で、道民生活や産業活動はもとより、国内外から来道する人々の移動を支える公共交通ネットワークの果たす役割は一層重要となる。

○　こうした北海道づくり、公共交通ネットワークの形成を進めていくためには、交通事業者はもとより、国や道をはじめ、市町村や関係団体が北海道や地域の将来ビジョンの実現を目指す上で、鉄道網をはじめとする公共交通機関が果たす役割を共有し、その実現に向けた取組を一体となって進めていくことが必要不可欠である。

○　特に、広域行政を担う北海道においては、国や市町村などとの密接な連携の下、積極的かつ主体的な取組を展開していくことが必要である。

○　このような観点から、道には、次のような役割を果たすことが期待される。

1. 公共交通ネットワークの将来像のデザイン

鉄道網をはじめ、公共交通ネットワークの将来像を明確に示し、関係機関等の総力を結集して、その実現に向け、主導的な役割を果たすこと。

2. 地域の協議等への積極的な関わり

それぞれ特性の異なる線区を抱える地域の状況に応じ、JR北海道との協議等に積極的に関わること。

3. 抜本的な支援に関する国への要請

必要な鉄道網の維持とJR北海道の持続可能な経営構造の確立に不可欠な国の抜本的な支援を、市町村などと密接に連携し、強く求めていくこと。

4. 必要な鉄道網を維持していくための地域の取組に対する協力・支援

道と市町村などの適切な役割分担と協力により、地域の立場でJRの経営再生に向けた協力・支援として具体的な取組を行うこと。

5. 広域的な利用促進策の展開

インバウンドの拡大や、北海道新幹線と連動した二次交通ネットワークの整備など、広域的な観点から、鉄道の利用促進に向けた取組を展開すること。

Ⅶ むすび

○ ワーキングチームでは、将来を見据えた本道全体の鉄道網のあり方について、メンバーがそれぞれの立場から忌憚のない議論を行いました。

○ 限られた時間での取りまとめでしたが、今後、これを参考に道としての対応方針づくりや、関係者によるそれぞれの路線、線区のあり方に関する協議等を進めていただくとともに、地域公共交通検討会議での検討に反映していただきたいと考えます。

○ 持続可能な鉄道網の維持については、地域と鉄道事業者との信頼関係が何より欠かせません。
JR北海道は、鉄道事業者として安全を徹底することは当然ですが、厳しい経営にあっても常に利用者へのサービスをできる限り維持向上するという姿勢が見えなければ、利用者や地域に対して「マイレール意識」を求めることは到底理解を得られないでしょう。

○ 一方で利用者や地域も、JR北海道任せではこの極めて厳しい状況を乗り越えることはできません。人口減少や高齢化などを正面から見据え、地域の未来をどう創り上げていくのかということに、危機意識をもって真摯に取り組むことが求められます。

○ 北海道の持続可能な鉄道網は、欠かすことのできない国の支援を前提に、事業者であるJR北海道、そして沿線地域のみならず道民全体が連携・協力して取り組むという「協働」の力なしには実現できない、そのことを強く提起し、報告といたします。

参考（資料出典）

Ⅱ　鉄道網のあり方（2P）

・資料①　北海道総合計画【北海道総合政策部計画推進課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/sks/hokkaido_sogokeikaku.htm

・資料②　北海道人口ビジョン　人口の将来展望【北海道総合政策部地域戦略課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/csr/jinkou/senryaku/gaiyo_vision.pdf
住民基本台帳人口・世帯数【北海道総合政策部情報統計局統計課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/900brr/index2.htm
北海道観光入込客数調査報告書【北海道経済部観光局HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.htm
※2020年度は、「北海道インバウンド加速化プロジェクト」による目標値
「当社単独では維持することが困難な線区」について（H28．11．18発表　高規格幹線道路網の整備　※道路現況調書等をもとにJR北海道作成）【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-5.pdf

Ⅱ　鉄道網のあり方－1　札幌圏と中核都市等をつなぐ路線　（3P）

・資料①　北海道総合計画【北海道総合政策部政策局計画推進課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/sks/hokkaido_sogokeikaku.htm

・資料②　商業統計調査　平成26年確報「第7表」【北海道総合政策部統計課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/023ccm/index.htm
北海道統計書－第123回（平成28年）「15　保健・環境」【北海道総合政策部統計課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/920hsy/index.htm
第3回地域公共交通検討会議　資料2－1（H26年度1日当たり輸送量）【北海道総合政策部交通企画課HP】　http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/H27_1_transportation_network.htm

Ⅱ　鉄道網のあり方－2　広域観光ルートを形成する路線　（5P）

・資料①　北海道レールパス【JR北海道HP（英文）】
http://www2.jrhokkaido.co.jp/global/english/railpass/rail01.html

・資料①、②　北海道観光入込客数調査報告書【北海道経済部観光局HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.htm

・資料③　広域観光周遊ルートについて【国土交通省観光庁HP】
http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/kouikikankou.html

Ⅱ　鉄道網のあり方－3　国境周辺地域や北方領土地域の路線、4　広域物流ルートを形成する路線　（6P）

・資料①　財務省貿易統計【財務省関税局HP】　http://www.customs.go.jp/toukei/info/

・資料②　北方領土隣接地域【国土交通省HP】　http://www.mlit.go.jp/hkb/hoppo.html
北方領土元島民の居住状況（千島歯舞諸島居住者 連盟調べ）

・資料③　JR貨物作成「道外との陸上貨物輸送のシェア」
鉄道輸送統計年報【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/k-toukei/10/annual/10a0excel.html　※表内データは平成26年度
会計検査院法第30条の2の規定に基づく報告書【会計検査院HP】
http://www.jbaudit.go.jp/pr/kensa/result/28/h280217_2.html

Ⅱ　鉄道網のあり方－5　地域の生活を支える路線、6　札幌市を中心とする都市圏の路線　（7P）

・資料①　いすみ鉄道株式会社（千葉県）【いすみ鉄道HP】
http://www.isumirail.co.jp/
流氷物語号の概要について【JR北海道HP】
https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161021-1.pdf

・資料②　「持続可能な交通体系のあり方」について（H28．7．29発表）【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-7.pdf

・資料③、⑤　平成27年度線区別の収支状況について（H28．11．4発表）【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161104-1.pdf

・資料④　会社概要【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/company/com_03.html
北海道観光入込客数調査報告書【北海道経済部観光局HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.htm

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立（9P）

・資料①　貨物調整金について【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/common/000224522.pdf

・資料②　会計検査院　平成14年度検査報告
「北海道、四国及び九州各旅客鉄道株式会社の経営状況について」【会計検査院HP】
http://report.jbaudit.go.jp/org/h14/2002-h14-0931-0.htm

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立（10P）

・資料①　第2回地域公共交通検討会議　JR北海道提出資料【北海道総合政策部交通企画課HP】
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07_280129_material3.pdf

・資料②　平成27年度決算【JR旅客各社HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mi/kessan/27/index.html　※JR北海道
http://www.jreast.co.jp/investor/financial/2016/kessan.html　※JR東日本
http://company.jr-central.co.jp/ir/brief-announcement/2016/ksn2016005.html　※JR東海
https://www.westjr.co.jp/company/ir/library/earnings/　※JR西日本
http://www.jr-shikoku.co.jp/04_company/kessan/kessan.htm　※JR四国
http://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/finance/　※JR九州

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立（11P）

・資料①　会計検査院　平成27年度検査報告
「北海道、四国、九州各旅客鉄道株式会社の経営状況等について」【会計検査院HP】
http://www.jbaudit.go.jp/pr/kensa/result/28/h280217_2.html

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立（12P）

・資料①　平成29年3月ダイヤ改正について【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161216-3.pdf
平成28年3月ダイヤ改正について【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2015/151218-3.pdf
当社のこれまでの経営改善の取組【JR北海道HP】
http://www.jrhokkaido.co.jp/pdf/161215-3.pdf

・資料②「流氷物語号」の概要について
http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161021-1.pdf

・資料③　JR北海道提供資料に基づき、道作成

Ⅲ　JR北海道の持続可能な経営構造の確立（13P）

・資料①　改正地域公共交通活性化法（平成26年5月成立）の概要【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/common/001061401.pdf
鉄道事業再構築事業の概要【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/common/000033549.pdf

・資料②　地域鉄道に対する国の支援制度－鉄道事業再構築事業実施計画の認定【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000001.html
鉄道統計年報【国土交通省HP】
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000027.html
平成27年度地方公共団体の主要財政指標【総務省HP】
http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/H27_chiho.html
平成27年度国勢調査　人口速報集計結果【総務省HP】
http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka/pdf/gaiyou.pdf