

護岸対策については、JR北海道の厳しい経営状況の中、資金の手当が乏しく範囲内においてコソコソと積み上げていくとし、強固な護岸対策を採ることは難しく、今後の護岸整備については国や道と相談していくとしています。

鶴川・日高門別駅間に関しましては、仮に鉄道運行を再開するとした場合、費用負担について地元と協議を要する部分として、持続的に維持する費用が営業損失と施設など維持費を合わせ年3億2千万円、再開に必要な折り返し設備などの初期費用が6千万円、また、運行面では、現在、苫小牧・鶴川間は1日8・5便ですが、運行再開後の想定は鶴川・日高門別間が4・5便に減り、苫小牧・鶴川間と便数が確保されないこと、現在の代行バス運行の8便と比較しても、利便性が低下するといったことが示されています。

次に、大狩部・厚賀間の護岸決壊による土砂流失につきまして、損壊箇所の応急措置は行なわれているものの、恒久対策の目途は見えないため、日高町村会及び日高総合開発期成会として、去る7月25日、北海道の関係部及び北海道議会の各会派にJR北海道に対し速やかに対応するよう指導を要請



JR日高線の被害状況



していますし、更に、今回初めて北海道との合同の中央要請活動として8月7日に上京し、道内選出の国会議員並びに国土交通大臣、副大臣、政務官をはじめ関係官僚に對しまして、JR北海道に對し災害復旧に向けた指導を行なうとともに、国などがJR北海道に代わり復旧整備ができる仕組みの創設の要請を行なっています。

**2 農作物の生育状況と販売状況について**

8月15日現在における主な農作物の生育状況ですが、北海道農政事務所による道内の水稲の作柄状況は、6割以上の地域で「不良」と見込まれていますが、これは、6月中旬から7月中旬の気候が低温・日照不足で推移し、分けつが進まなかったため、穂やもみの数が「少ない」と予想されたためで、厳しい見立てとなっており、また、日高農業改良普及センターによる町内での生育状況調査では、平年の4日遅れという評価となっています。

ピーマンの生育は比較的順調に推移していましたが、6月中旬以降の日照不足により生育は鈍化し、収量は平年を大きく下回っています。

牧草は、一番草は平年よりも約1か月の収穫遅れとなり、品質や栄養価の低下が著しく、二番草の生育遅れにも影響を及ぼしました。

次に8月31日現在における新冠町農協取り扱いの農作物販売総額は5億3807万円、前年から10.5%の増、金額にして5100万円ほど上回る状況です。

基幹作物であるピーマンは、前年対比、販売単価で161円、販売金額では4300万円ほど上回る



ピーマン選果場の作業の様子



4億5573万円となりました。振興作物のアスパラの販売金額は、前年を約400万円上回る3958万円でした。

# 議会

## - 第3回定例会 -

9月11日に招集された第3回定例町議会は、9月19日、全日程を終えて閉会しました。今定例会では、鳴海町長、山本教育長の行政報告のほか、平成30年度の補正予算などが審議されました。町長と教育長の行政報告の概要についてお知らせします。



### 町長行政報告

#### 1 JR日高線の復旧に向けた取組等について

7月30日に「JR日高線沿線地域の公共交通に関する調査・検討協議会」の第5回協議会が開催されました。

協議会では、各交通モードに係る運行収支、運行開始までに要する期間などの基幹要件をはじめ、運行能力面、利便性の主要部分を検討事項とし、実現の可能性、住民の足の確保、経済的合理性の観点から、実現可能な交通モードとして「JR日高線全線復旧」「鶴川・日高門別間の鉄道とバス」「全線バス」の3案に絞り込み、今後は町長会議で検討を行なうことにしました。

また、報告事項として、7月27日に国土交通省から、JR北海道の経営改善に向けた取り組み及び関係者による支援・協力について公表されるとともに、JR北海道に対する経営改善に向けた取り組みを着実に進めるよう監督命令が発出されており、その内容について北海道運輸局鉄道部長から、説明を受けています。

JR北海道の経営改善に向けた



不通が続くJR日高線、実現可能な交通モードの絞り込み検討が進められています

関係者による支援・協力としては、国の支援は、国鉄清算事業団債務等処理法の規定に基づき、鉄道運輸機構を通じて行うもので、平成31年度及び平成32年度の2年間に於ける支援内容として、利用が少なく鉄道を持続的に維持する

取組みとしては、札幌市圏内における非鉄道部門も含めた収益の最大化や、地域の関係者との十分な協議を前提に、事業範囲の見直しや業務運営の一層の効率化など、収益の増加とコストの削減に取り組み、徹底した経営努力を行なうものとし、事業範囲の見直しについては、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できる線区において、地域の足となる新たなサービスへの転換を進めるなどなっています。

仕組みの構築が必要な線区における鉄道施設、車両設備投資などに対し、地方自治体の同水準の支援を前提とした支援、経営基盤強化に資する前向きな設備投資に対する支援などで、2年間の総額は400億円台と示されています。

次に、8月20日、管内の町長会議が開催され、JR北海道の綿貫常務からJR日高線の鶴川・様似間をバス転換した場合の支援策や護岸対策などについて説明を受けています。

具体的な内容として、バス路線に対する補助について、収支想定によりバス運行開始後18年間の自治体負担額へ支援すること、列車とバスの定期料金との差額支援については廃線した時点の在校生が卒業するまで続けること、JR日高線は様似町までとなっていますが、えりも町までの乗り入れを検討していること、鉄道用地などをまちづくりを活用する場合に自治体へ無償譲渡すること、乗車人数に合わせて大型や小型バス、ワゴン車を導入すること、通学生や住民の利便性向上のため、高校への乗り入れや病院、商業施設付近に停留所を設置することなどの考えが示されています。