

江差線(五稜郭～木古内間)における地域交通の確保方策について

1 五稜郭～木古内間の代替交通の検討

(1) 江差線の現況等(「平成20年度江差線将来需要予測・収支予測調査結果」)

ア 輸送密度

木古内駅	上磯駅	五稜郭駅
[木古内－上磯間(29.0km)] 469人/日		[上磯－五稜郭間(8.8km)] 1,721人/日
[木古内－五稜郭間(37.8km)] 760人/日		

イ 利用目的

通勤・通学を主体とした生活交通路線であり、観光レジャー等の移動手段としての利用は少ない。

通勤	通学	仕事	通院	買い物	観光・レジャー	その他
22.3%	36.4%	8.3%	6.7%	9.4%	5.6%	11.4%

(2) 事業形態別収支試算

国の貨物調整金制度の拡充に伴う収支見込試算は次のとおり。

(H23.5.10 第5回北海道道南地域並行在来線対策協議会資料と同様の試算値)

(単位:億円)

事業形態	区間(往復数)		収入見込 (旅客収入、 貨物調整金等) ①	支出見込 (運行経費等) ②	収支見込(30年間累積)→公共負担			
	木古内－上磯	上磯－五稜郭			(①-②)	初期投資・ 設備更新(A)	運行収支(B) (30年累積)	単年度収支 (平均:B/30)
鉄道方式 (現行)	鉄道運行 (9)	鉄道運行 (18.5)	288.5	358.0	▲ 69.5	▲ 28.9	▲ 40.6	▲ 1.35
鉄道 減便	民間バス 接続	鉄道減便(4) バス運行(5)	289.0	365.5	▲ 76.5	▲ 32.1	▲ 44.4	▲ 1.48
	三セクバス 接続	鉄道減便(4) バス運行(5)						
鉄道区 間限定 民間バス 運行		鉄道(18.5)	145.0	219.2	▲ 74.2	▲ 30.4	▲ 43.8	▲ 1.46
		バス運行(9)						
バス方式	バス運行 (9)	バス運行 (18.5)	36.4	48.5	▲ 15.9	▲ 14.2	▲ 1.7	▲ 0.06

※ バス方式の場合、開業後17年目まで黒字経営のため、表中の差引と実際の収支見込(公共負担)に差が生じる(公共負担は単年度の赤字収支を補填)。

[事業形態別収支試算]

- ① 鉄道方式は、定時性や所要時間の観点では、バス方式と比べ優れているが、多額の公共負担額が生じる。
- ② バス方式は、鉄道方式に比べ定時性などの課題があるが、通勤・通学又は通院など利用者の実態に即したルート設定(変更)が容易。また、運行経費が低額であるので、公共負担額が少ない。

2 地域交通の確保方策に関する道の考え方

本協議会においては、次の考え方をもとに十分協議を行い、地域交通の確保方策を検討する。

(1) 事業形態

<鉄道方式>

- ① 将来的には通勤・通学の利用者が減少し、新幹線開業後においても大幅な利用増は見込むことができず、開業以来、赤字経営が続く。
- ② 並行在来線対策として、三セク鉄道会社などに対する国の今後の財政支援策が不透明。

<バス方式>

- ① 鉄道方式に比べ定時性などの課題もあるが、通勤・通学に便利なルート設定が可能。
- ② 開業後17年目までは黒字経営が見込まれるなど、公共負担額は、鉄道方式と比べ大幅に少ない。

➡ 上記を踏まえると、「バス方式」が望ましい。

(2) 道と沿線市町間の負担割合

- ① 道内の三セク鉄道の先行事例である「ふるさと銀河線」設立時における負担割合は1：1。
- ② バス事業の「準生活交通路線維持費補助金（道単独補助事業）」の負担割合は1：1。

➡ 上記を考慮すると、負担割合は1対1。

3 貨物鉄道に関する道の考え方

- (1) 「五稜郭～木古内間」は、北海道と本州を結ぶ基幹的な貨物路線の一部であり、物流ルートとして維持する必要がある。
- (2) 貨物輸送ネットワークについては、本来、国の責任の下で維持すべきものと考えられるが、国鉄民営化の趣旨から、他県では県又は三セク会社が旅客と貨物の両方が使用する鉄路を維持している。
- (3) 上記を踏まえると、事業形態をバス方式とする場合においても、道としては、貨物輸送を維持するための鉄路の確保について、国や関係機関等と協議を進める。