

## 地域交通の確保方策の方向性の確認事項について

### （後志地域の現状等）

函館線長万部・小樽間は、青函連絡船の就航以来、本州と本道を結ぶ幹線交通として役割を担ってきましたが、現在、その役割は室蘭線、千歳線に移り、加えて、モータリゼーションの進展などにより、この地域で鉄道が果たす役割はかつてとは大きく変容しております。

一方、将来に目を向けると、北海道新幹線札幌開業により、後志地域にも新駅が設置され、新幹線が本州と本道を結ぶ幹線交通の役割を担うとともに、同時期に後志自動車道の倶知安延伸も予定されております。

今後の後志地域の経済、観光などを俯瞰的に見た際に、地域住民や来訪客などの利便性を高めるべく新幹線の各駅や後志自動車道の各 I C とを結ぶ交通ネットワークの整備が一層重要と考えております。

### （鉄道維持の考え方）

「余市・小樽間」の鉄道存続にあたっては、巨額な初期投資や将来にわたり多額の運行経費が見込まれるとともに、沿線人口の減少などに伴い、2018 年度の輸送密度は 2,144 人ですが、新幹線札幌開業時の推計では 1,493 人に減少し、観光入込客数の増加や多駅・多頻度化、あらゆる手立てを講じたとしても大幅な収支改善は見込めない状況となっています。

また、鉄道の運行経費への国の支援制度がないことや、災害時における貨物の代替ルートとしての活用が見込めないこと、さらには、鉄道を廃止した場合の施設撤去費や災害発生時の復旧費といった潜在的なリスクなどを考慮しますと、将来にわたって、小樽市、余市町、道の 3 者で鉄道を運行することは困難であると考えています。

### （バス運行の考え方）

「余市・小樽間」のバス運行につきましては、1 日 121 本が運行されており、バスダイヤの一部改正やバスの増便などにより、朝晩の利用の集中する時間帯を含め、現在鉄道を利用している方がバス転換後も移動できることを確保していきます。

加えて、病院、学校、観光地といった目的地に直行するバスルートの設定や高速道路の活用による所要時間の短縮はもとより、バス停留所の集約といった交通拠点の整備、バスロケーションシステムの導入、交通ネットワークの整備など、さらなる利便性向上に向けて取り組んでいくことが重要となります。

### （交通ネットワークの構築に向けた合意）

この地域の公共交通を取り巻く状況は、新幹線の新駅設置や高規格道路の延伸など明るい話題がある中で、これら新しいインフラを活用し、交通ネットワークを再構築することで、地域住民や訪問客の利便性を向上させることができると考えております。

そのため、「余市・小樽間」につきましては、「鉄道方式」、「バス方式」のそれぞれのメリット・デメリットとして、輸送力・速達性といった利便性や経済性・持続性といった地域負担を比較し、未来志向で地域を俯瞰しながら、総合的に判断した結果、今後、バスを中心とした新たな交通ネットワークの構築に向けて、3 者で検討を進めていくことで合意いたしました。