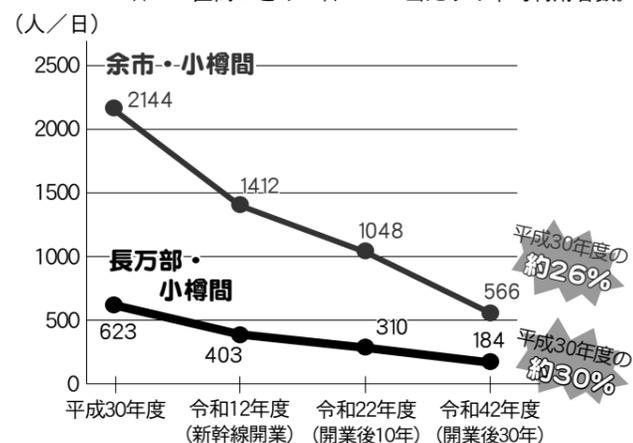


将来需要予測・収支予測調査の結果

将来需要予測調査（輸送密度*2の推移）

★2 区間ごとの1日1km当たりの平均利用者数。



鉄道存続とバス転換の比較

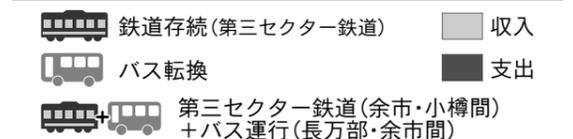
鉄道存続

- メリット**
 - バスと比べて速く、一度に多くの人を運べる
 - 初めて来た人にも駅の場所や路線が分かりやすい
- デメリット**
 - 将来にわたって、地域の金銭的な負担が大きい
- 課題**
 - 初期投資や運行経費の精査など、どのように地域の負担を軽くするか

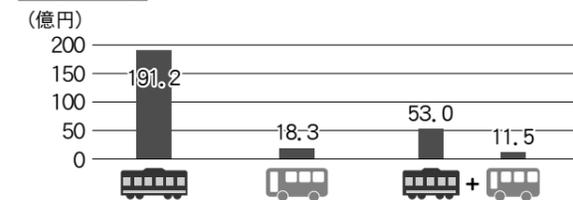
バス転換

- メリット**
 - 柔軟に路線を変更できる
 - 地域の金銭的な負担が少ない
- デメリット**
 - 鉄道と比べて移動に時間がかかり、一度に運べる人数が少ない
 - なじみのない人には路線が分かりにくい
- 課題**
 - どのようなバスルートにするか
 - 利用者の多い余市・小樽間をどうするか
 - 補助金の活用など、どのように地域の負担を軽くするか

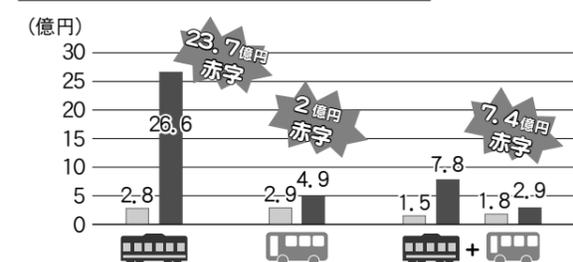
収支予測調査



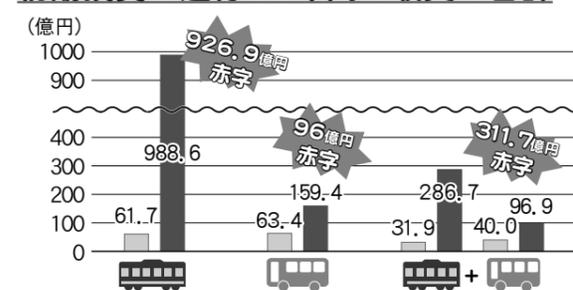
初期投資



運行1年目(令和12年度)の収支



初期投資と運行30年間の収支の合計



※グラフの数値はおおよその値です。
※補助金や車両更新費用等は考慮していません。
参考 北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業に伴い運行を開始した道南いさりび鉄道（五稜郭・木古内間）は、貨物列車の運行に伴う線路使用料が収入の約8割を占めています。長万部・小樽間は、貨物列車の運行がなく、線路使用料が入らないため、第三セクター鉄道とした場合の収支は大幅な赤字となります。

転移により、利用者が大きく減少する見通しとなりました。また、収支については、第三セクターが鉄道の運行を引き継いだ場合と、バス転換した場合、また、余市・小樽間を鉄道、長万部・余市間をバスとした場合のいずれも赤字で、バスに転換するよりも鉄道を存続させる方がより大きな赤字となる見込みとなりました。これらの交通を維持していくためには、道や沿線市町による赤字補填など、地域の負担が必要となります。

4年に交通手段を決定

現在協議会では、この調査結果を踏まえ、各交通手段を慎重に比較検討しており（上の「鉄道存続とバス転換の比較」を参照）、3年の秋ごろをめどに、協議会としての考え方を示すこととしています。その後、住民説明等を経て、協議会において、4年の早い時期に交通手段を決定する予定です。

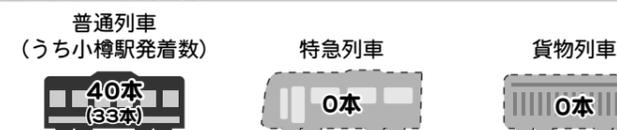
◆お問い合わせは、新幹線・まちづくり推進室 ☎4111
1内線7275、☎3396
3へどうぞ。



函館線(長万部・小樽間)の現状(平成30年度)

※J R北海道公表資料を基に作成しています。

1日当たりの運行本数



収支状況

収入 (4.3億円)	4.3 億円	赤字 23.6 億円
支出 (27.9億円)	7.0 億円 輸送に直接 必要な費用	13.5 億円 車両や路線等の 維持・修繕費用
		7.4 億円 その他 (管理費等)

協議会では、経営分離後の地域交通を確保する方策（交通手段）を検討するため、将来の需要（利用者数）の予測や、交通手段別の収支予測などの調査を行いました（3ページ上を参照）。調査の結果、新幹線開業後の長万部・小樽間では、沿線人口の減少や新幹線利用への

J R北海道から経営分離 北海道新幹線の新函館北斗・札幌間は、令和12（2030）年度末の開業に向けて、現在工事が進められています。北海道新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJ R北海道にとって過重な負担となるため、函館線（函館・小樽間）は、新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。利用者減少、赤字が予測される「長万部・小樽間」

道と沿線市町で構成される「北海道新幹線並行在来線対策協議会」では、北海道新幹線の札幌延伸に伴い、並行在来線がJ R北海道から経営分離された後の地域交通のあり方について検討しています。ここでは、このうち「長万部・小樽間」の検討状況についてお知らせします。

J R函館線(函館・小樽間)

新幹線が開業したら並行在来線はどうなるの？

★1 整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道。