

平成 24 年 9 月 3 日

北海道旅客鉄道株式会社

江差線（木古内・江差間）の鉄道事業廃止について

江差線（木古内・江差間 42.1km）は、平成 27 年度に北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間が開業と同時に江差線（五稜郭・木古内間）が弊社から経営分離され第 3 セクターとして発足されることが決まっており、その後は弊社の路線として、いわば飛び地となることからどう対応するかが喫緊の課題となっております。

当該線区は、昭和 11 年に全線開通して以来、76 年の永きにわたり地域の重要な交通手段として皆様にご利用頂いて参りましたが、現状につきましては、別添資料の通り利用状況は極めて少なく、鉄道が地域の交通手段としての役割を担うには大変厳しい現実となっております。また、線路設備等の老朽化により、今後莫大な経費が必要となることから、社内で検討を重ねて参りました結果、鉄道を維持していくことは困難であるという結論に至り、本日、沿線自治体に対して平成 26 年度初頭に江差線（木古内・江差間）の鉄道事業を廃止したい旨、ご説明させていただきました。

なお、弊社が今までこの地域で果たして参りました役割に鑑み、鉄道事業廃止後の沿線の皆様の交通手段の確保については、弊社としてもできる限りご支援させていただき、より地域に適した交通手段の構築に協力して参る所存であります。

江差線（木古内・江差間）の概要

1. 江差線の沿革

江差線は、湯ノ岱・江差間が昭和11年11月10日に開業し、五稜郭・木古内・江差間が全通しました。かつては檜山の木材と海産物の輸送で活況を呈しておりましたが、その後自動車の普及により鉄道の需要が大幅に減少し、昭和55年に急行列車は営業廃止となり、昭和57年には貨物輸送も廃止となっています。

昭和55年度に施行された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づく特定地方交通線選定時には、線区単位の扱いであったため、五稜郭・木古内を含む江差線については選定を免れ、昭和62年4月の国鉄改革により弊社に承継され今日に至っております。

なお、平成27年度に北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間が開業と同時に江差線（五稜郭・木古内間）が弊社から経営分離され第3セクターとして発足されることが決まっております。その後、江差線（木古内・江差間）は弊社の路線として飛び地となることから、どう対応するかが喫緊の課題となっております。

2. 江差線（木古内・江差間）の現況

現在、江差・木古内間においては一日6往復、12本の列車を運転しておりますが、弊社発足の昭和62年度以来、列車の運転本数を維持しておりますが、モータリゼーションの進展、沿線地域の過疎化などの影響により利用者が減少の一途を辿っています。また、高校の閉校や道立病院の移転などの線区を取り巻く環境変化から、現状では通学など地域における鉄道のご利用はごく限られたものとなっております。

輸送密度は弊社発足以降、昭和62年度の253人から平成23年度には41人と減少し、6分の1以下と極めて低い状況にあり、弊社の営業線区の中で最もご利用が少ない線区となっております。

また、収支状況も営業収入は平成22年度で16百万円に対して経費は20倍以上を要していると推計され、差し引きすると年間約3億円以上の赤字となっております。

さらに、当該線区の一部は山間豪雪地帯であり、トンネルや雪覆い設備、落石防護工、長大橋りょう等の鉄道施設も老朽化が進んでおり、将来的な維持管理には相当な費用が必要となることは明らかです。

沿線道路の状況としては、木古内・上ノ国間は道道江差木古内線、上ノ国・江差間は国道228号がそれぞれ並行しております。道道江差木古内線については平成23年度に新トンネルの建設が着工された他、改良工事が進められておりますが、現状でも、弊社で鉄道不通時の代行バスなどを支障なく運行しております。



