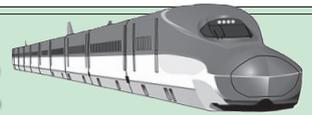


2021年度

北海道新幹線情報



「北海道新幹線並行在来線（長万部～小樽）」及び「中央跨線橋（元町～温泉町）撤去」対策説明会を開催しました！

11月18、19日に町内3会場にて、町民の皆様にご覧いただき「並行在来線（長万部～小樽）の方向性」と「中央跨線橋撤去について」を直接説明させていただきました。



おさらい編 北海道新幹線開業後、並行在来線はどうなるの？

並行在来線とは……新幹線が整備された区間と並行する形で運行する在来線鉄道のことです。

■並行在来線が廃止になった場合、北海道の物流はどうなるの？（5月号掲載）

現在は、鉄道貨物が北海道物流のメインとなっています。もし、鉄道貨物がなくなってしまうと、他の手段として海上運搬や航空運搬が考えられます。しかし、ドライバーやトラックの不足からデメリットの方が大きいことから、**北海道新幹線開業後も鉄道貨物は必要不可欠であると考えられています。**

■函館本線（国縫駅、中ノ沢駅、二股駅）の聞き取り調査（7月号掲載）

上記3駅の利用者に対し、各5日間ずつ聞き取り調査を行いました。駅利用者人数が少なかったことと費用の負担を考えたところ、町としては**並行在来線の旅客は廃止する方向で検討すべきと考えを示しました。**

■鉄道旅客はどうなるの？（6、9、11月号掲載）

北海道新幹線開業後は、JR北海道が在来線鉄道を手放すことが決まっているので、第三セクターが管理することになります。また、第三セクターは沿線自治体が費用を負担することになっています。

☆並行在来線（長万部・小樽）運用の場合とバス転換の場合のそれぞれの負担額☆

→並行在来線（長万部・小樽）開業後30年間の収支予測864.6億円※÷9自治体＝約**96億円（年間3.2億円）**

→バス運行（長万部・黒松内）年間損益額2,000万円÷2自治体＝**1,000万円／年間**

このことから町では、**第三セクターによる鉄道旅客運営よりも、バス転換のほうが有利と考えました。**

※再度見直しがあり、864.6億円が最終数値となっています。

これらの町の考えに、今回の説明会やこれまでの意見・要望（8、10月号掲載）を含めて検討し、町の方向性を決定します。

その後、12月中を目処に、沿線自治体で構成された北海道新幹線並行在来線対策協議会において、各町の意見を集約し、並行在来線の存続・廃止を決定する予定です。

お問い合わせ先 ●新幹線推進課 (☎2-2450)