

北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線(長万部・小樽間)について

2030年度に予定されております北海道新幹線の札幌開業に伴い、JR北海道から経営分離される函館線(長万部・小樽間)については、これまで広報等により町民の皆様にお知らせしてまいりましたが、北海道と沿線自治体9市町で構成する「北海道新幹線並行在来線対策協議会后志ブロック会議」において検討を行い、「第3セクターで鉄道維持」、「全線バス転換」、「余市・小樽間は鉄道維持で他の区間はバス転換」の3つの案が示され各市町で方向性を示すこととされました。

昨年12月27日に第11回目のブロック会議が開催されましたが、沿線自治体9市町の協議状況としては、厳しい財政状況の中で維持費負担の重さからバス方式を表明しているのが、長万部町、倶知安町、共和町、仁木町の4町、余市・小樽間の鉄道方式を主張しているのが余市町、態度を保留しているのは、黒松内町、蘭越町、ニセコ町、小樽市の4市町となっております。

本町においては、昨年11月29日から12月8日まで、町民センターのほか、昆布、目名、港、名駒地区の各センター5か所で、延べ51名の住民の方に御出席いただき、ブロック会議で示された3つの案の収支予測について説明を行い、御意見などを伺いました。

また、この説明会で参加者から町民1人当たりの負担額を出していただきたい要望があり、町独自で算定した額を周知しております。

さらに、昨年12月16日から今年1月14日まで住民から意見を伺うため町内に周知をいたしております。

並行在来線の対応につきましては、北海道は、昨年12月末までにJRに代わる地域交通の方向性を確認したいとの意向でありました。

方向性を表明した他の町長からは、「ブロック会議で12月末と決めたので、住民説明会も行い努力してきた。伸ばしてしまうと町民に説明がつかなくなる」などの意見もありました。

私といたしましては、この問題は、もう少し時間をかけて丁寧に協議してまいりたいので時間をいただきたいと申し上げてまいりました。

これまで、2019年12月に、在来線の存続を願う住民の会から1,420筆の存続を求める陳情書の提出があり、2021年11月には、存続に向けた意見を後志ブロック会議に反映していただきたい内容の要望書を提出いただいております。

鉄道が交通機関の役割のみならず地域発展のために果たしてきた功績は大きく、鉄道の存続を願う住民の思い、このことは私も十分重く受け止めております。

ただし、「現在のＪＲの運行においても乗り換えで待ち時間も多く、行先まで長時間要する」、「蘭越駅の跨線橋は高齢者にとって不便であるので改善していただきたい」などの意見があり、鉄路が存続となってもこの大きな課題解決は困難であると考えます。

また、財源面では、第３セクターで鉄道を運行した場合、町独自の算出で、町村負担が初期投資で、約８億５千万円、単年度収支では、約１億２千七百万円の負担となり、乗車率を勘案すると本町の負担はさらに増加する事が予想されます。

バス運行の場合は、初期投資が町負担額で約１億２千万円、単年度収支では約４００万円となります。

本町の令和２年度の財政状況による歳出に占める義務的経費（支出が義務付けられ節減できない硬直性の経費（人件費、扶助費、公債費））は約３１％、補助費等、繰越金、物件費、維持補修費で約３９％となり、約７０％が支出全体に占める経常経費となっています。

また、町の財政構造の弾力性を判断する指標となります、経常収支比率は８５．９％となっています。

そのような中で、鉄道方式の毎年約１億３千万円（１．７％）の経常的負担を支出することは、限られた予算の中で、鉄路のコストが次世代への大きな負担となりますし、現在の町独自の町民サービスにも影響を及ぼすことは必至であります。

もちろんバス転換にしても財政負担が伴いますので、地域交通網を沿線自治体でつくり維持して行かなければなりません。

まちづくりを進めていく上では、安定した財政運営を図りながら様々な事業を実施していかねばならないと考えます。

このような事から、将来に渡って持続可能な住民の足をどう確保していくのかを考えた場合、全線バス転換方式で運行して行く事が現実的であり、最善の方法であると思慮いたしており、そして、議会とも協議をさせていただき、議会においても全線バス転換方式とすることについて一定の御理解をいただきましたので、私自身、苦渋の決断に至り、本町の方針として全線バス転換方式にすることを次回の後志ブロック会議において表明させていただきます。

町民の皆様方には、御理解いただきますようよろしくお願い申し上げます。

令和４年２月１日

蘭越町長 金 秀 行