

第5章 江差線

1. 路線のデータ

①路線概要

所属：JR 北海道 路線長：79.9 キロ

区間：五稜郭～江差間 駅数：22 駅

うち、廃止区間：木古内～江差間 42.1 キロ 10 駅¹

②沿線人口

自治体	～14 歳	15～64 歳	65 歳～	総人口
上磯郡木古内町	307	2236	2004	4,547
檜山郡上ノ国町	506	2427	1943	4,876
檜山郡江差町	818	4589	2839	8,246

図表 2-5-1 沿線人口(人)²

③財政

自治体	財政力指数	歳出額(千円)
上磯郡木古内町	0.17	5,733,449
檜山郡上ノ国町	0.13	5,045,796
檜山郡江差町	0.28	5,424,508

図表 2-5-2 沿線自治体の財政³

¹ 『JR時刻表』通巻 600 号 2013 年 交通新聞社

² 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計（男女・年齢・配偶関係，世帯の構成，住居の状態など）全国結果」

<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka.html>

³ 同上

④輸送密度（木古内～江差間）

時期	輸送密度(単位：人/キロ/日)
昭和 62 年度	253
平成 21 年度	48
平成 22 年度	45
平成 23 年度	51
平成 24 年度(9 月 JR、廃止を通告)	55
平成 25 年度	165
平成 26 年度(5 月、廃止)	618

図表 2-5-3 輸送密度⁴

⑤赤字額(存廃が問題になっている区間)

年間三億円以上の赤字(新聞中の表現)⁵

約 5700 万円(H24 年度営業損失額)⁶

⑥復旧費用

廃止を決定したので具体的な言及は無いが、積雪に対する措置、複数の橋脚、駅舎、路線の損傷がひどくかなりの額を要する、という想定だった

⑦今後運行を続けるのに必要な費用

H26 年度営業費用⁷

木古内～江差間 84 百万円(うち 6 百万円が管理費)

五稜郭～木古内間 3,125 百万円(うち 390 百万円が管理費)

が計上されている。

⁴ JR 北海道「江差線（木古内・江差間）の鉄道事業廃止について」

<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>

⁵ 毎日新聞 「江差線廃止問題: JR が沿線 3 町に正式提案」

<http://web.archive.org/web/20121023085439/http://mainichi.jp/area/hokkaido/news/20120903hog00m040001000c.html>

⁶ JR 北海道「第 2 回 地域公共交通検討会議 資料」

http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/07_280129_material3.pdf

⁷ 同上

⑧所属する JR の経営状況

	営業収益	営業利益	経常利益	当期純利益
JR 北海道	172,500	△39,800	△10,300	△14,800

図表 2-5-4 JR 北海道の経営状況⁸

⑨沿線の高校数 1 校

北海道上ノ国高等学校(最寄り：上ノ国駅)

2,廃止問題の経緯

主だった動きは北海道新幹線の開業が決定してからである。2005(平成 7)年の 4 月より北海道新幹線の新青森～新函館(当時仮称)間の追加工事の認可が下り、並行在来線は、これまでの新幹線の開業と同じく、それに伴い廃止や第三セクター化が候補として挙げられた。新幹線工事でも貨物列車が青函トンネル内を通ることを前提とした工事がなされていたため、同貨物列車の通る木古内～五稜郭駅間は廃止になる可能性が低いとの見立てであったが、JR 北海道は新幹線規格の車両に在来線列車を載せるトレイン・オン・トレイン方式によって、北海道新幹線を経由した貨物輸送を行うことも検討しており、これが実現すれば江差線が廃止される可能性もあった。

利用客の減少が著しかった木古内～江差間については開業に伴っての廃止・バス転換が濃厚とされていた。2011(平成 23)年の 10 月に北海道が五稜郭～木古内間のバス転換、その負担割合を道と三市町とで 1 : 1 とすること、などを提案し、これに鉄道維持を掲げる北斗市が反発、函館市、木古内町も負担割合に難色を示した。2012(平成 24)年の 1 月には北海道はバス転換案を撤回し、第三セクターとして同区間の路線を維持する方針を表明し、北海道がその 8 割を負担することで JR 北海道と同意した。さらに 2013(平成 25)年 3 月、JR 北海道からの、木古内～江差間を廃止しバス

⁸ 北海道旅客鉄道「平成 27 年度線区別収支状況について」
<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2016/161104-1.pdf>

転換する、という旨の連絡に沿線の江差・上ノ国・木古内3町の首長が同意し、2014(平成26)年5月に廃止された

3, JRの主張

そもそも新幹線の開業の前の着工段階で、自治体は並行在来線のJRからの経営分離を了承しているため、五稜郭～木古内間の廃止問題は自治体が議論の中心であってJR側の関与はほぼない。木古内～江差間については、並行在来線の第三セクター化、あるいはバス転換に伴い、JR路線としての飛び地になるほか、年々利用客が減少しており、他にも、

- ・線路設備等の老朽化により今後莫大な費用が必要
- ・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
- ・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いる
- ・当該線区の一部は山間豪雪地域であり、トンネルや雪覆い設備、落石防護工事、長大橋りょう等の鉄道施設も老朽化
- ・沿線道路は、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。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、改良工事も進行中、現状でも、鉄道不通時の代行バスなど支障なく運行。”

等々の理由⁹から鉄道が地域の交通手段としての役割を担うのは大変厳しいとして廃止を提案している。

4, 自治体の主張

五稜郭～木古内間については上記のとおり、JRは特に関連してこないため道と沿線各自治体との動きを見る。道は自治体との協議会で、鉄道では将来的に通勤・通学者が減少することから、開業以来赤字経営が続く見込みを示し、また第三セクター化した鉄道に対する国の今後の財政支援策

⁹ JR北海道「江差線(木古内・江差間)の鉄道事業廃止について」
<http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2012/120903-3.pdf>

が不透明であるとの見解を示した。一方、バスでは通勤・通学に便利なルート設定が可能なことや、開業後 17 年間は黒字経営が見込まれる試算から、バス転換が望ましいとして提案した。負担割合については、ふるさと銀河線(池田～網走間 140 キロ、2006 年 4 月廃止)の第三セクター設立時に 1 : 1 とした前例を考慮し道：沿線三自治体=1 : 1 を提案。また、五稜郭～木古内間の貨物輸送ルートとしての維持に向け、国や関係機関と協議を進めるとした。このバス転換案に対し、高谷北斗市長は「大変残念な提案で納得できない。バスは冬場の定時性、安定性に欠け、通勤、通学者に不便を強いる。ただちに撤回して新しい提案を」と反対。大森木古内町長は「道は責任を持って対応すると言うが、1 対 1 は極めて残念」と述べ、さらなる道の負担を求めた。工藤函館市長も一定の理解を示しながらも「道が過半を負担すべきだ」と主張した¹⁰。

木古内～江差間については、元より各自自治体は JR の廃止提案に対し、代替輸送機関の確保が出来るならば了承する構えであり、JR から正式にバス転換の旨の連絡が届きこれに合意したため、特に軋轢は生じていない。

5. 考察

JR からの経営分離は北海道新幹線の着工時に各自自治体が容認しており、新幹線が拡大する以上、経営分離は避けられない“流れ”といえる。経営分離によって飛び地路線となった木古内～江差間については、JR からの廃止についての説明会の時には、各自自治体の町長らが、代替交通機関が設置されるのであれば廃止はやむを得ないとの見解を示していることから、莫大な維持費用の負担が路線維持によるメリットを大きく上回っていたことがわかる。

¹⁰ 函館新聞社「道「バス転換」正式提案 江差線五稜郭～木古内間」

http://www.ehako.com/news/news2010a/3629_index_msg.shtml