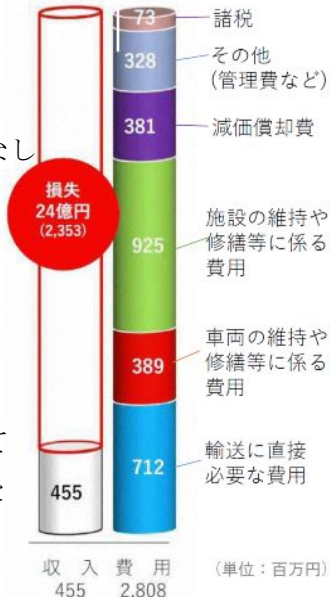
１．基本的な考え

（１）早期の期限を切った試行による判断

・現時点で永続的な最適策はなく早期の試行による判断が妥当、提案者は自らそれを担う意思あり
・余市－小樽は鉄道、長万部－余市はバスに選択と集中し利便向上と経費削減に最善の努力
・鉄道は新鉄道会社がＪＲ北から用地・施設・車両を賃借して運行、新規開業時に多額資金は無用
・バスは北海道中央バスグループ（中央バスＧ）が運行、沿線集積の低さに応じて営業補償
・鉄道の収支改善と地域貢献の効果を見出せれば継続、そうでなければ全線廃線しバス転換
・仮にそうなっても新幹線札幌延伸時までのＪＲ北の経営継続と比べ大きな損害も地元負担もなし

（令和元年度の収支状況(内訳)）

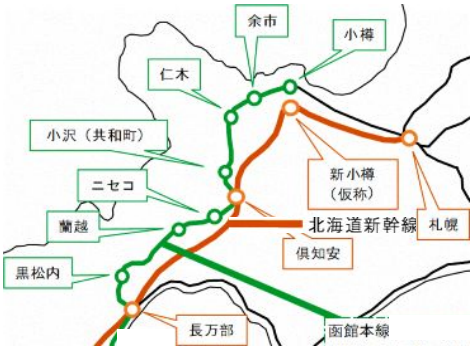


（２）実行財源は赤字回避分

・令和元年度赤字 24 億円に対し利用減により年々赤字拡大の見通し
・地域貢献小さいままでは国・道・沿線自治体とも税金投入の意義なし
・今までの趨勢では採算見通しがなく民間からの資金調達も困難
・ＪＲ北からの経営分離前倒しにより赤字回避分 25 億円/年が発生
・関係者の合意形成により新幹線延伸時まではそれを実行財源に
・新幹線延伸後は鉄道・バスともに新幹線効果をバックに自立経営
・合意形成できるかは本プランの有益性と破局的リスクのなさ次第
・有益性：利用者・ＪＲ北含む交通事業者・地域の３者全てにとって
・破局的リスクのなさ：試行が失敗しても大きな損害が生じないこと

（３）余市－小樽は鉄道の活用

・余市と小樽・札幌との近接性、沿線と後背圏の集積から都市鉄道となり得る立地環境
・現行サービスに対する利用 2,000 人強/日は利便向上により増大し収益性と地域貢献を大幅向上
・運転人件費・車両費・設備保守費ともテクノロジー投入により安全維持しつつ縮減



市町村名	(R2.1.1 住民基本台帳)
小樽市	114,425
赤井川村	1,273
余市町	18,564
仁木町	3,251
古平町	3,015
積丹町	1,981
岩内町	12,314
共和町	5,858
泊村	1,613
神恵内村	840
倶知安町	16,892
京極町	2,979
喜茂別町	2,201
留寿都村	2,070
真狩村	2,079
ニセコ町	5,403
蘭越町	4,669

※右２図表は後志総合振興局資料

（４）長万部－余市は前向きなバス転換

・地域切捨てでなく前向きなバス転換により画期的に利便向上し地域貢献を大幅向上
・バスはきめ細かく運行でき、かつ少ない輸送量には鉄道より低コストとなるメリットを活用
・余市－小樽の鉄道と連携して小樽・札幌との行き来を高利便化、新幹線札幌延伸後の準備も
・バス転換しても施設撤去せず、来訪者や雇用・人口が増大する新幹線延伸時に鉄道再開