

# シリーズ《JR考⑨》 新幹線開業遅れで 函館本線「山線」の

# 注目される 命運



▲小沢駅に停車中の列車

2030年度末を予定していた北海道新幹線の札幌延伸が困難な状況となり、多方面に波紋が広がっている。新幹線開業に伴い、廃止が決まっていた在来線並行区間の小樽―長万部間、通称「山線」に関しては、ひとまず延命される見通しとなったものの、バス転換に向けた根本的な問題が解決したわけではな

く、むしろ余計にこじれている印象だ。なかでも利用率が高い小樽―余市間の場合には、「鉄道の廃止などあり得ない」と呆れる地元住民の声が少なくない。小樽から長万部まで乗車し、新幹線に翻弄される「山線」の現状を探った。

(フリーライター・内海達志)

## 荒唐無稽なバス転換計画

道が主導する北海道新幹線並行在来線対策協議会において、2022年3月の段階で「山線」のバス転換が決定したが、小樽―余市間については廃止の目安とされる1日あたりの輸送密度が2000人を超えていたことから、「廃止ありきの強引な手法」「あまりに恣意的で、常に混雑

している実情をまったく理解していない」といった不満の声が噴出していった。

しかも、小樽―余市間の路線バスを運行している北海道中央バスに対し、代替バスに関する打診があつたのは、廃止決定から1年以上も経過した昨年5月だったというから、お粗末の限りと言わざ

るを得ない。これは今年5月に放送されたBSフジのドキュメンタリー「今こそ鉄路を活性化！地方創生の再出発」で明るみになったもので、矛盾だらけの「山線」問題に鋭く切り込んだ同番組は、全国的に大反響を呼んだ。

中央バス側は「さらなるバス増便は無理」

との意思表示をしている。それは当然である。深刻な運転手不足により、札幌市内の路線でさえ大幅な減便を余儀なくされており、状況が改善するとは思えない数年後に、大幅な増便など約束できるはずがない。実際、今年4月には、その小樽―余市間も減便されている。

この「懸念」よりも、こちらの問題の「懸念」のほうが重大だと思っただが、具体案を示さぬまま「バス、バス」と言い続ける姿勢が不思議でならない。

そもそも、実際に乗車すればわかることだが、小樽―余市間の列車は通年、スキーシーズンにはニセコあたりまで、いつも混んでいるのだ。筆者はプライベ

にもかかわらず、8月28日に行われた協議会で、道は「小樽―長万部間に1日最大125便を運行したい」との方針を打ち出したのである。どういう基準でこの数字を算出したのか理解の域を超えているが、車両や人員をどう確保するつもりなのか。新幹線工期遅れへ



▲観光客の利用も多い余市駅

ートでも「山線」を利用する機会が多いのだが、早めに並んでいなければ、まず座れないさすがにコロナ禍の間は1両であったが、最近では2両でも足りないくらいである。「山線」に投入されているのは、定員が100人近いH100形という新しいディーゼルカーで、ドア付近のスペースがかなり広く（トイレも無駄に広く、混雑に拍車をかけている印象）設計されている。スキーやスノーボード、キャリーケースなど荷物が大きい外国人観光客には便利だと思いが、これが狭い路線バスなら、他の乗客は邪魔と感じるに違いない。

乗車したのは夏休み



▲「山線」で活躍するH100形。車内のスペースが広いのが特徴だ



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を  
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから  
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから

**TEL 011-644-0101**

(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)