

北海道道南地域 (五稜郭・木古内間) 並行在来線経営計画について

1 策定の趣旨

平成 27 年度末に予定されている北海道新幹線新函館北斗の開業に伴い、J R 北海道から経営分離される江差線 (五稜郭・木古内間) を地域の公共交通機関として存続維持するため、新たに設立する第三セクター鉄道会社の経営の基本的な事項を取りまとめる。

鉄道会社は、この経営計画を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進め、鉄道事業許可申請を行うとともに、北海道並びに函館市、北斗市及び木古内町 (以下「沿線市町」という。) は、道民や民間企業等の協力を得ながら、利用促進や経営安定化対策等に取り組むことにより、鉄道会社の経営を支援する。

2 経過

- | | |
|------------------|---|
| 平成 17 年 4 月 27 日 | 北海道新幹線 (新青森・新函館間) の着工認可 |
| 7 月 21 日 | 「北海道道南地域並行在来線対策協議会」設置 |
| 平成 24 年 5 月 23 日 | 第 9 回北海道道南地域並行在来線対策協議会において、第三セクター鉄道方式及び道と沿線市町の負担割合を決定 |
| 平成 25 年 3 月 25 日 | 第 3 回道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会において、「並行在来線の経営・運行に関する基本方針」を決定 |
| 平成 25 年 8 月 23 日 | 第 4 回道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会において、「北海道道南地域 (五稜郭・木古内間) 並行在来線経営計画 (素案)」を協議 |
| 平成 26 年 1 月 16 日 | 第 5 回道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会において、「北海道道南地域 (五稜郭・木古内間) 並行在来線経営計画 (原案)」を協議 |
| 平成 26 年 5 月 15 日 | 第 6 回道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会において、「北海道道南地域 (五稜郭・木古内間) 並行在来線経営計画 (案)」を協議 |
| 平成 26 年 7 月 15 日 | 第 7 回道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会において、「北海道道南地域 (五稜郭・木古内間) 並行在来線経営計画」を決定 |

3 策定主体

道南地域 (五稜郭・木古内間) 第三セクター鉄道開業準備協議会

4 計画の概要

別添のとおり

北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画の概要

I 経営の基本的な事項

1 基本理念

- ①鉄道輸送の安全性を最優先とする
- ②沿線地域の生活路線として利用者の利用実態に即した利便性確保に努める
- ③簡素で効率的・機能的な組織体制を目指す
- ④利用促進の取組や財政的支援など地域全体で支援を行う

2 経営主体

自己の鉄道線路により旅客運送を行う、第一種鉄道事業者として経営に当たる。

3 三セク鉄道会社の設立

鉄道事業許可申請など具体的な開業準備を進める必要があることから、平成26年8月に北海道及び沿線市町の出資により設立する。

4 会社の名称及び所在地

準備会社の名称は「北海道道南地域並行在来線準備株式会社」とし、15人体制で札幌市内に設立する。会社設立後、公募により新社名を決定する。

平成27年夏頃を目途に増資を行い、本社を函館市内へ移転する。

5 経営区間

五稜郭・木古内間（営業キロ37.8km、駅数12駅）とする。

6 運行形態等

鉄道線路は、現行の単線・電化設備をJR北海道から引き継ぐ。

ただし、旅客は、採算性を考慮し、ディーゼル車両により運行する。

II 経営区間に関する事項

1 経営区間の概要

旅客（普通列車）は、一日当たり上下37本、2,173人を輸送し、貨物列車は臨時便併せて一日当たり最大上下51本が運行されている。

2 将来旅客需要予測

開業予定(H27)の2,148人/日から、10年後(H37)には1,805人/日と16%の減少が見込まれる。

III 施設・設備等に関する事項

1 基本的な考え方

現行資産を最大限活用することとし、JR北海道から譲り受けることを基本とするが、3度にわたるJR貨物の列車脱線事故が発生していることから、安全運行体制の構築に関する基本合意に基づき、JR北海道において経営分離区間全体にわたる万全な安全体制を確保する。

また、新たに整備が必要となる施設・設備は、安全性を確保した上で、必要最小限の機能とするとともに、JR北海道が保有する施設・設備を共同使用することとし、JR北海道と協議を進め、初期投資額の圧縮に努める。

2 主な施設・設備等

初期投資の主なものは、鉄道資産（土地、建物、線路設備、駅設備、電路設備等）、車両、指令システム、車両基地、本社事務所建物、保守用機器等であり、JR北海道から譲り受ける資産は、譲渡前に必要な整備・修繕や不用となる資産を整理した上で譲り受ける。

IV 運営に関する事項

1 旅客列車の運行計画

現行の江差線（五稜郭・木古内間）の普通列車の運転本数、列車ダイヤを基本とし、通勤・通学・通院の動向や収支見通し、新幹線等との乗り継ぎなどを考慮しながら検討する。

また、JR函館線との境界となる五稜郭駅での乗り換えが生じないように、三セク鉄道会社の列車がJR函館駅まで乗り入れる。

2 運営体制

駅の管理は、五稜郭駅はJR北海道との共同使用駅、その他の駅は住民等への委託（簡易委託）や自動券売機への更新などを基本に利用者に不便とならないよう、乗車券の販売体制を整備する。

また、車両の保守管理は、日常的な検査・修繕は、故障・事故など緊急時に対応できる技術力を保持するため、直営で実施することを基本とし、大規模な検査等は、外注する。

旅客列車及び貨物列車の指令業務は自社で実施することを基本とするが、開業時は、円滑に移行するためにも、JR北海道に暫定的に委託する。

3 組織要員計画

この組織要員計画は、現段階において想定しうる諸条件を前提に記載しているものであり、今後の各関係先との協議等により、変動することがある。

鉄道事業の安全性を最優先した上で、本社と現場の一体化を図りつつ、業務委託等も含め、簡素で効率的・機能的な組織体制を検討し、開業時は70人程度（開業当初は指令業務をJR北海道に暫定委託し、委託期間終了後は85人程度）の要員を配置する。

経営企画部	10人程度
運輸部運輸課（乗務員、車両保守要員等）	40人程度
（委託期間終了後	55人程度）
〃 施設課（施設保守要員、電気担当等）	20人程度

なお、経営区間は、旅客列車に加え貨物列車の運行区間であり、運行の安全性を確保するため、当初は、専門的技術や経験を有するJR北海道社員の出向等により対応することとし、順次、職員のプロパー化を進めるとともに、より一層の業務効率化に努める。また、プロパー社員養成のため、研修の受け入れ等についてJR北海道の協力を得る。

4 営業計画

運賃水準は、先行事例や並行する路線バス等の運賃水準も参考に、現行のJR運賃と比較して、概ね1.3倍程度に値上げすることとする。

また、利用者負担の軽減のため、JR函館駅と三セク鉄道会社区間内の各駅間を普通乗車券で利用する場合は、三セク鉄道会社運賃に平均50円の乗継割引を適用する。

なお、連絡運輸範囲内の回数券（特別企画乗車券）は、運賃上昇率の平準化を図るとともに、定期券も三セク鉄道会社とJR北海道双方の運賃を割り引くこととし、運賃上昇率の平準化が図られるよう今後JR北海道と協議を進める。

V 経営スキームに関する事項

1 出資金

5.7億円程度とする。〔資本金：4.7億円程度、資本準備金：1億円程度〕

設立時は、当面の開業準備に要する2.3億程度を道及び沿線市町が8：2の割合で出資し、2年度の開業準備に要する経費2.4億円程度のほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を増資する。

出資者	出資比率	出資金額
北海道	66%程度	3.8億円程度
市町	16%程度	0.9億円程度
民間	18%程度	1.0億円程度
計		5.7億円程度

2 初期投資や運行経費に係る資金手当

初期投資は、道と沿線市町からの補助金及び三セク鉄道会社による長期借入金を充てるとともに、開業後は運行赤字が発生する見込みとなることから、道と沿線市町からの補助金を充当することとし、今後、支援スキームを検討する。

VI 収支に関する事項

1 開業準備費等

会社設立に必要な経費や登録免許税、鉄道事業許可申請に係る経費、安全対策全般の検討に要する経費、人件費など4.7億円程度のほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を見込む。

2 初期投資

項目	内容
鉄道資産、車両 (JR譲受資産)	土地、建物、線路設備(レール、枕木、盛土、橋梁、トンネル等)、駅設備、電路設備(電車線・変電・信号・通信設備等)、機械装置、中古ディーゼル車両(9両)等
新たな設備投資	指令システム、保守用機器等

3 運行収支

(1) 支出見込み

経費は、人件費、運行経費、施設保存費、管理経費等を見込む。

(2) 収入見込み

運行収入は、運賃収入、線路使用料、国庫補助金等を見込む。

※寝台列車運行に係る旅客収入は、JR北海道で存廃を検討中のため、経営計画では見込まない。

4 安全な運行体制の構築に係る経費等

開業準備費において、安全マネジメント体制の検討やJR北海道からの譲受資産の安全性の確認等に要する経費を計上するほか、現時点で想定しうる諸条件を前提に、開業後の安全運行に必要な経費を計上する。

5 収支予測

三セク鉄道会社設立から開業後10年間累計の収支予測は、次のとおり。

なお、この収支予測は、現段階において想定しうる諸条件を前提に行うものであり、今後の各関係先との協議等により、変動することがある。

区分	項目	金額
開業準備費	開業準備費(a)	5.7億円程度
	民間出資(b)	1億円程度
	差引①(a)-(b)	4.7億円程度
初期投資・ 運行経費	初期投資(鉄道資産、車両等)(c)	27億円程度
	鉄道資産、車両(JR譲受資産)	16億円程度
	新たな設備投資	11億円程度
	運行経費(人件費、運輸費等)(d)	157億円程度
	収入(運行収入、借入金、線路使用料等)(e)	148億円程度
	差引②(c)+(d)-(e)	35億円程度
差引(①+②)(A)		40億円程度
JR北海道支援額(B)		16億円程度
交付税(C)		1億円程度
道・沿線市町の実質負担額(A)-(B)-(C)		23億円程度

注1 四捨五入の関係で計が一致しない場合がある。

2 経費については、安全性を最優先として、より効率的な業務体制の構築などにより、一層の圧縮を図る。

3 JR北海道からの支援については、JR譲受資産と同程度の支援を受けることとしており、現段階では16億円

程度と見込んでいる。

なお、今後の不用資産の整理や追加されるものが出た場合は、変動する可能性があるが、変動した場合も上記収支に大きな影響はない。

- 4 経費・収入は消費税抜きで計上しているが、消費税を考慮した場合は、次のとおり。

<初期投資（J R譲受資産や新たな設備投資）>

2億円程度の課税となるが、投資年度の収入が少額であり、翌年度にはほぼ全額が還付

<運行収支>

不課税・非課税の経費を除き、経費・収入ともに課税となるが、公共負担額への影響は、開業から10年間で1千万円程度の増と想定 ※税率を10%とした場合

道・沿線市町の実質負担額(23億円程度)は、道・沿線市町の出資金及び補助金を充てる。

6 開業後11年目以降の見通し

各種施設・設備や車両の計画的な更新が必要となるとともに、運行収支は、恒常的な赤字が見込まれることから、運行体制の更なる効率化による経費の節減や運賃水準の見直しその他収入の増加策の検討・実施など、収支改善に向けた取組を進める。

VII 利用促進に関する事項

行政のみならず関係団体等も参画する沿線地域主体の利用促進のための協議会を設置し、沿線市町の地域振興策との連携を図るとともに、新幹線開業とのタイアップや沿線地域の観光資源なども活かした利用促進策について幅広く検討を行う。

また、「地域の鉄道」、「私たちの鉄道」としてマイレール意識醸成のため、会社名の公募のほか、サポーター制度の導入や各駅舎の遊休スペースを地域住民が集える空間として活用する方策について検討を行うとともに、駅舎の清掃・管理等についても、地域住民の参加する仕組みづくりを行う。

さらに、路線愛称や列車名、駅名等について、公募やネーミングライツ（命名権）の導入を検討するなど、地域と連携した取組を進める。

VIII 経営改善に関する事項

開業後、道と沿線市町による現協議会を改組し、新たに経営検討のための会議を設け、三セク鉄道会社から経営状況及び収支見通しの報告を受け、経営状況に応じ、収支改善の方策を協議・提案する。

また、開業後一定期間が経過した後（5年毎を基本）に、利用状況や収支の動向などの検証を行い、検証の結果、開業時における利用見込みや収支見込みを下回り、かつ、その改善を見込むことが困難と判断した場合には、事業形態や道・沿線市町の負担割合などを再検討する。

IX 安全管理体制に関する事項

三セク鉄道会社の安全マネジメント態勢の構築及び維持改善に向けては、「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針」に基づき、適切な維持管理などについて、有識者等の第三者の助言を受けるなど、客観性を確保しながら取り組む。

また、大規模な事故・災害が発生した場合には、J R北海道と相互に協力し、要員派遣や応復旧資材の提供などを行う。

X 今後のスケジュール

平成26年7月	経営計画決定
平成26年8月	三セク鉄道会社設立
平成26年度	鉄道事業許可申請
平成27年度末	第三セクター鉄道開業