

## 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）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（仮称）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るとともに、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

### 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 素案の概要

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（素案）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

鉄道会社が、自己の鉄道線路により旅客運送を行う、いわゆる「上下一体」の第一種鉄道事業者として経営に当たる。

### 3 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 5 月を目途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

開業準備にあたる鉄道会社の名称は「(仮称)北海道道南地域並行在来線準備株式会社」とし、国や J R 北海道との協議などを行うため、札幌市内に設立する。

平成 27 年夏頃を目途に民間企業等による増資を行い、本社を函館市内へ移転するとともに、公募により新社名を決定する。

### 5 経営区間

五稜郭・木古内間（営業キロ 37.8km、駅数 12 駅）

### 6 運行形態等

鉄道線路は、現行の単線・電化設備を J R 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る運行とする。

## 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

最新の予測によれば、開業予定の平成 27 年度の 2,148 人から、10 年後の平成 37 年度には 1,805 人と 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、J R 北海道から譲り受けることを基本とする。

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、J R 北海道が保有する施設・設備を共同使用することとし、J R 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としては、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、保守用機器等があり、J R 北海道と協議を進めている。

なお、J R 北海道から譲り受ける施設・設備等については、譲渡前に必要な整備を行うとともに、不用となる資産を整理した上で譲渡するよう要請し、可能な限り低価格で

取得するよう努める。

#### **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、鉄道会社の列車がJR函館駅まで乗り入れることとし、JR北海道と協議を進める。

※ 寝台列車の運行については、JR北海道に対して存続要請しているが、JR北海道では存廃を検討中であることから、その状況を見極めた上で記載内容を検討する。

##### **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とし、その他の駅は、住民等への委託（簡易委託）や自動券売機の設置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、車両の保守管理については、故障・事故など緊急時における対応ができるよう基本的な検査は直営で実施し、大規模な検査は外注する。

##### **3 組織要員計画**

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するとともに、鉄道運行の安全性を第一に考え、必要な要員を確保する。

なお、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ついて要請し、順次、職員のプロパー化を進めるとともに、プロパー社員の養成のため、研修の受け入れ等に必要な協力を要請する。

※ 現在、鉄道運行の安全性や安定性を確保するため必要な要員数について、JR北海道と協議中である。

なお、先行県などを参考にした現行試算の要員数（55人）から大幅な増員が見込まれる。

#### **V 経営スキームに関する事項**

##### **1 基本的な考え方**

地域をつなぐ鉄道会社として、安定的な運行と経営基盤を確保するための経営スキームを構築する。

##### **2 出資金**

※精査中（経営計画案までに整理）

設立時は、当面の開業準備に要する経費を道及び沿線市町が8：2の割合で出資するとともに、増資時は民間からの出資を求める。

※ 現行試算では4億円程度を見込んでいるが、災害・事故等の緊急時に備え、出資金の増額を検討中である。

##### **3 初期投資に係る資金手当**

出資金充当分を除く初期投資（設備更新含む）は、道と沿線市町からの補助金及び鉄道会社による長期借入金を充てることを検討する。

##### **4 運行経費に係る資金手当**

開業後は、運行赤字が発生する見込みとなっており、道と沿線市町からの補助金を充当することを検討する。

## VI 収支に関する事項

### 1 収入見込み

見込まれる運賃収入、線路使用料等を精査し算定する。

なお、先行事例等も参考に、運賃値上げによる利用者離れの影響を考慮した上で、適正な運賃水準を検討するとともに、J R 函館線との乗継に伴う運賃については、三セク運賃の割引を導入することとし、J R 運賃の割引についても要請する。

※ 寝台列車運行に関わる旅客収入については、J R 北海道における存廃の検討状況を見極めた上で、運行計画として盛り込む内容に応じて収入見込額を算定する。

### 2 支出見込み

必要な初期投資等の費用、人件費、運行経費、施設保存費、管理経費等を精査し算定する。なお、J R 北海道から出向する職員の人件費は、J R 北海道から一定の支援を受けることを想定する。

### 3 収支予測

鉄道会社設立から開業後 10 年間累計の収支予測を行う。

※精査中（経営計画案までに整理）

開業後 11 年目以降において、各種施設・設備や車両の計画的な更新が必要となることとともに、運行収支は、開業後 11 年目以降も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縮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こととする。

## 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」というマイルール意識の醸成のため、会社名の公募のほか、(個人・団体) 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、地元企業を中心にネーミングライツ（命名権）の導入を検討し、企業とも連携した取組を図る。

## 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、毎年度、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・検討する。

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 今後のスケジュール

平成 25 年 10 月	開業準備協議会 経営計画（案）の協議・決定
平成 26 年 5 月	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