資 料

「江差線（五稜郭・木古内間）における地域交通の確保方策」について

北海道新幹線新函館開業に伴い経営分離される江差線（五稜郭・木古内間 37.8㎞）の地域交通の確保方策について、北海道道南地域並行在来線対策協議会において、平成20年度は「収支需要予測調査」、平成21年度は「収支改善効果の検討」を実施し、考えられる方策（選択肢）について検討・整理を行ってきた。

平成22年度においては、国や関係機関との意見交換や先行県の事例調査を通じて、収支改善方策の精査・検討を行うとともに、今回、昨年12月に国から示された貨物調整金制度の拡充によって見込まれる収支改善効果について試算を行った。

1　鉄道による運行

(1)　収支改善方策等の精査・検討

【平成22年度における精査の結果】

(単位：億円)

区　分	単年度収支		30年間累積損益	初期投資等			公共負担額
	初年度	30年目	(a)	初期投資	設備更新	小計(b)	(30年間累積) (a+b)
① H21精査結果	▲ 2.4	▲ 2.7	▲70.6	19.8	14.9	34.7	105.3
② H22精査結果	▲ 2.8	▲ 2.9	▲79.8	19.8	14.7	34.5	114.3
増減(②－①)	＋ 0.4	＋ 0.2	＋ 9.2	-	△ 0.2	△ 0.2	＋ 9.0

収入	・車両使用料(五稜郭-函館間)の減少	△ 1.2
支出	・要員数の増(48人→55人:7名増) ・職員プロパー化による人件費減 ・除雪費、施設使用料(五稜郭駅)の増 ・その他(長期借入利息減(指令関係))	＋ 7.5 △ 3.0 ＋ 3.8 △ 0.2

設備投資	・指令システム経費の削減 ・開業準備費の増加(要員数)	△ 0.6 0.3

※ 端数調整により数値の合計と合わない場合がある。

(2)　貨物調整金制度の拡充等に伴う試算結果

昨年12月に国から示された貨物調整金制度の拡充については、現在、具体的な制度設計が固まっていないため貨物と旅客の負担割合の見直しに係る対象経費の按分比率については、あくまでも想定値として試算した。

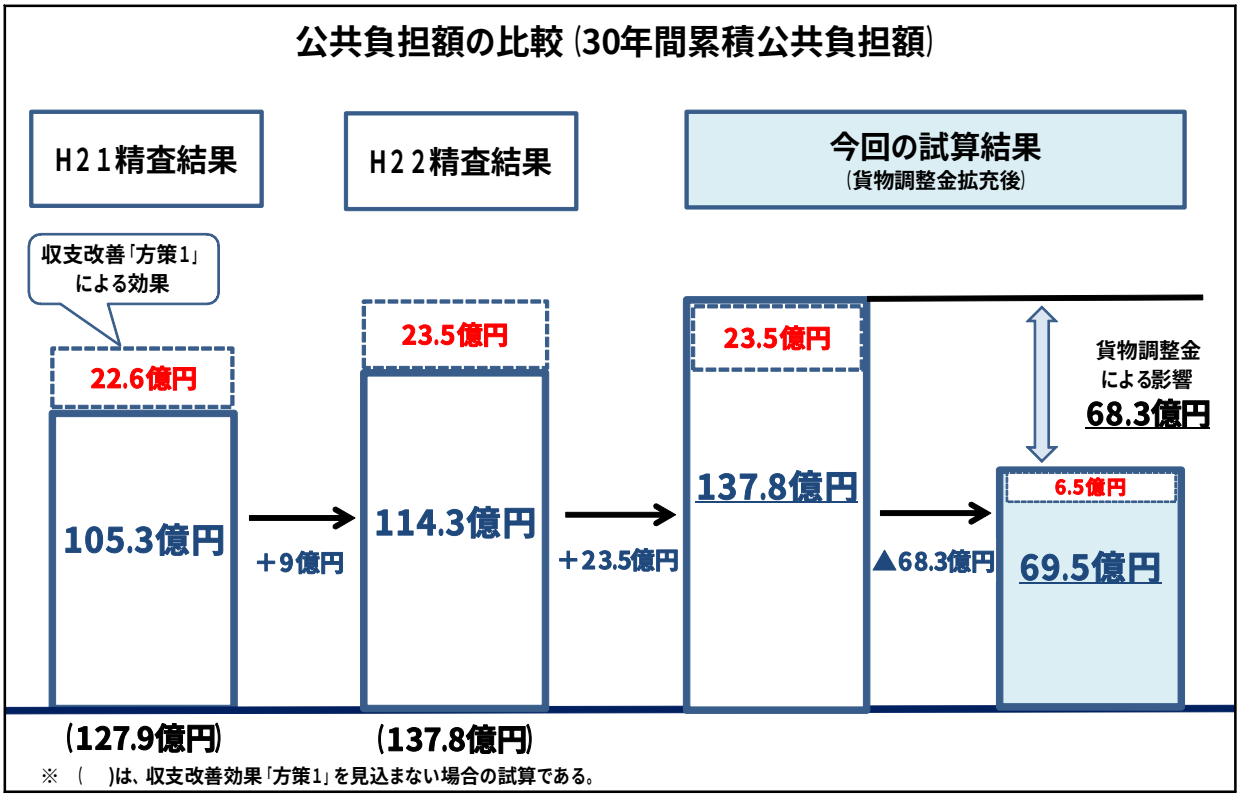
また、平成21年度の精査結果で「方策１」として収支改善効果を見込んでいた事項は、今回の貨物調整金制度の見直しにより対象経費の範囲が拡大されること、また、現時点で関係機関からの協力等の確約が得られていないことから、今回の試算結果には見込まないこととした。

【貨物調整金の拡充等による試算の結果】

(単位：億円)

区　分	単年度収支		30年間累積損益	初期投資等			公共負担額
	初年度	30年目	(a)	初期投資	設備更新	小計(b)	(30年間累積) (a+b)
② H22精査結果	▲ 2.8	▲ 2.9	▲79.8	19.8	14.7	34.5	114.3
③今回試算結果	▲ 1.7	▲ 1.5	▲40.6	16.7	12.2	28.9	69.5
増減(③－②)	△ 1.1	△ 1.4	△39.2	△ 3.1	△ 2.5	△ 5.6	△ 44.8

※　現時点では貨物調整金拡充に関する法改正がなされていないため、試算については暫定扱いとする。
※　貨物調整金制度の拡充が30年間継続するものと仮定した場合の試算である。



○　平成21年度の精査結果で「収支改善効果(方策1)」とした事項

収支改善方策の検討に当たり、並行在来線先行県において実績がある、または実現可能性が高いと期待される（あるいは実現に向けて最大限努力する）ものを「方策１」として整理した。

【収支改善効果とした事項】

- ＪＲ出向社員への人件費支援
- 固定資産税の減免
- ＪＲ譲渡資産の減額
- 民間出資の確保

○　貨物調整金制度の主な拡充内容

- 人件費等の諸経費について貨物の負担割合の拡大（列車本数割合→車両数割合）
- ＪＲから譲渡される資産が新たに対象経費として追加

※　今回の試算結果はあくまでも想定値として取り扱うこととし、具体的に制度改正等の内容が確定した時点で再度、算定を行う。

（参考）　貨物調整金制度拡充による「方策１」の試算結果

（単位：億円）

区分		H21精査	H22精査	今回試算	貨物調整金の影響(H22-今回)
収支	・ＪＲ出向社員への人件費支援	4.9	5.9	4.1	（1.8）
	・固定資産税の減免	5.4	5.3	0.2	（5.1）
資本	・ＪＲ譲渡資産の減額	11.3	11.3	1.2	（10.1）
	・民間出資の確保	1.0	1.0	1.0	（　-　）
合計		22.6	23.5	6.5	(17.0)

(3)　各事業形態別（選択肢：鉄道運行）の試算結果
【各事業形態における収支見込み（試算）】

(単位：億円)

事業形態	鉄道による運行分					バスによる運行分					公共負担額	
	単年度収支		公共負担			単年度収支		公共負担				
	初年度	30年目	初期投資等	欠損補填	合計	初年度	30年目	初期投資等	欠損補填	合計	今回試算結果	H21精査結果
A方式	▲1.7	▲1.5	28.9	40.6	69.5	―	―	―	―	―	69.5	105.3
B方式	▲1.6	▲1.2	27.5	35.8	63.3	▲0.2	▲0.3	4.6	8.6	13.2	76.5	106.0
B+方式	▲1.3	▲1.1	27.5	29.7	57.2	▲0.4	▲0.4	4.5	11.4	15.9	73.1	102.5
C方式	▲1.6	▲1.1	22.5	33.2	55.7	▲0.1	▲0.5	7.9	10.6	18.5	74.2	100.5

※　現時点では貨物調整金拡充に関する法改正がなされていないため、試算については暫定扱いとする。
※　貨物調整金制度の拡充が30年間継続するものと仮定した場合の試算である。

<参考～事業形態（選択肢）の内容>

事業形態		五稜郭－上磯間	上磯－木古内間
A方式	鉄道方式（現行）	・現行どおり旅客列車を運行(18.5往復)	・現行どおり旅客列車を運行（9往復）
B方式	鉄道減便方式［民間バス接続］	・現行どおり旅客列車を運行(18.5往復)	・列便を4往復に減便 ・列車減便分、民間会社がバスを運行
B+方式	鉄道減便方式［鉄道バス接続］	・現行どおり旅客列車を運行(18.5往復)	・列便を4往復に減便 ・列車減便分、鉄道会社がバスを運行
C方式	鉄道区間限定方式	・現行どおり旅客列車を運行(18.5往復)	・当該区間はバス輸送に移行

2　バスによる運行

(1)　バス利用者の利用実態に即したルートの設定

平成22年度はバス利用者の利便性に配慮したバス運行ルートの設定を行うため、各関係機関からの協力のもと検討を行った。

【検討結果：別紙】

- 函館市域では、目的地となる学校や病院などが多く点在する五稜郭方面を迂回するルートを設定
- 北斗市域では、市街地・住宅地を迂回するルートを設定
- 迂回する所要時間の増大に対応するため、現行の函館駅へ直行するルートと五稜郭方面へ迂回する２系統のバスルートを時間帯に応じて設定

(2)　収支改善効果後における収支見込み額

既存のバス路線とのバスダイヤの調整等により、新規で購入するバスの車両数を減らすことが可能であるかについて検討したが、朝夕のピーク時に対応するために必要な車両数は変わらないことから車両数の減による初期投資の負担減少を見込むことは難しいという結果になった。

また、今回のルート変更に伴う収支改善効果は、平成21年度の収支改善方策の中で既に一定の効果を見込んでいることから、今回の精査結果においても昨年精査した公共負担額からの変更は行わないこととする。

【平成22年度における精査の結果（平成21年度と同額）】

(単位：億円)

区分	単年度収支		30年間累積損益(a)	初期投資等			公共負担額30年間累積(a＋b)
	初年度	30年目		初期投資	設備更新	小計(b)	
H22精査結果	0.5	▲ 0.3	▲ 1.7	4.9	9.3	14.2	15.9

3　鉄道運行とバス運行に係る公共負担額の状況

鉄道運行とバス運行による収支見込の比較を行った結果、約５４億円の公共負担額の差が生じている。

4　今後の進め方

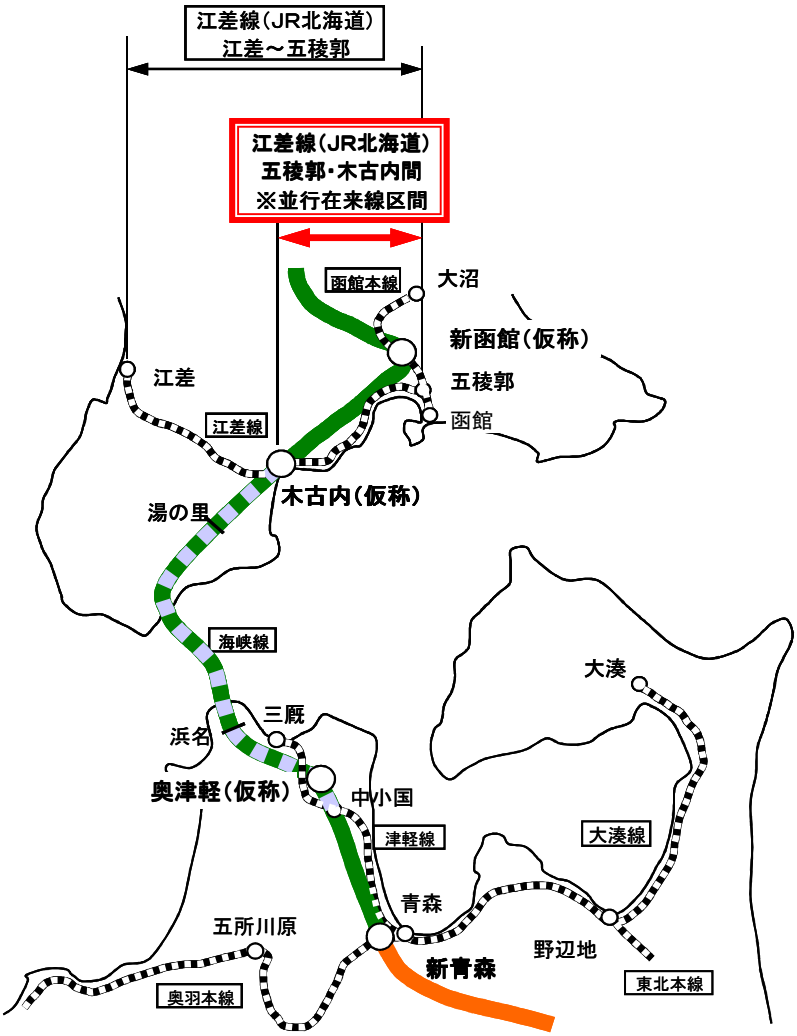
(1)　地域交通の確保方策の方向性

各事業形態別の試算結果で整理した５つ選択肢について、今後、さらに国や関係機関などの協力を得ながら、新たな収入増や経費削減に向けた方策について検証・検討を行い、平成23年度末に協議会としての方向性を決定する。

(2)　検討スケジュール

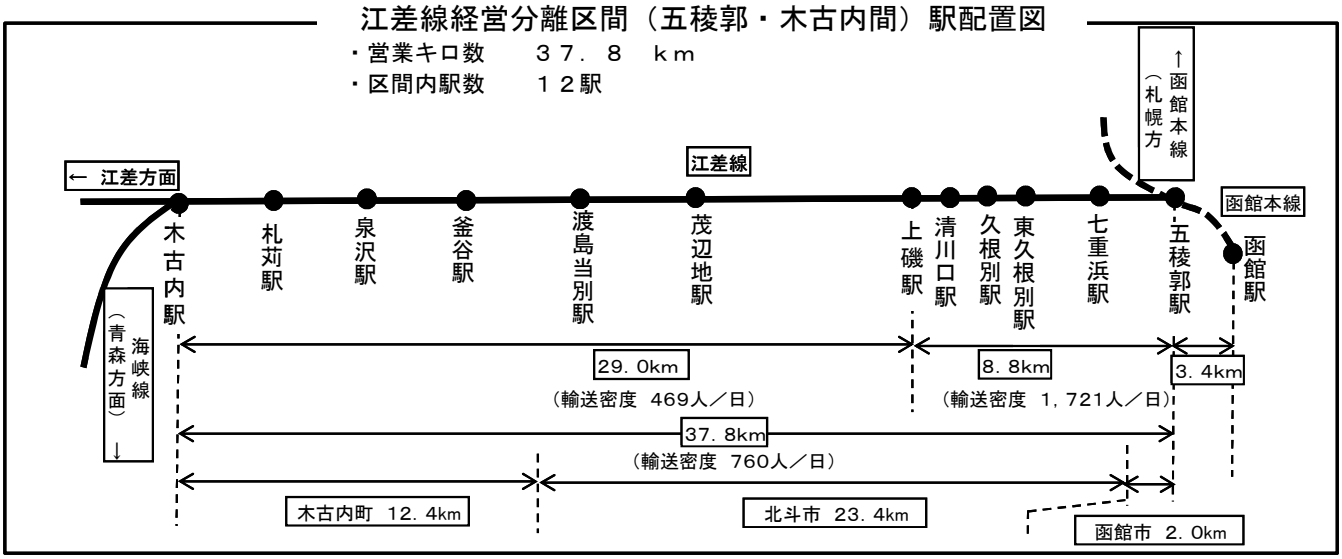
年　度	検討内容
２３年 度	○　各選択肢における収支見込みの取りまとめ、課題の整理 ・　関係機関や国の動向等を注視しながら、選択肢の絞り込みに向けて収支見込みの整理を行う。 ○　方向性決定に向けた取り組み ・　選択肢の絞り込み等を踏まえ、道と沿線市町との負担割合等の協議を行う。 ・　説明会の開催やパブリックコメントの実施等の検討を行う。 ↓ 平成24年３月「江差線における地域交通の確保方策（方向性）」決定
２４年 度	○　代替交通機関の運行開始に向けた準備 ・　事業計画の立案、三セク会社の設立準備、施設及び設備整備の状況確認、人員の確保など
27年度末	北海道新幹線開業･代替交通機関運行開始

並 行 在 来 線 概 要 図



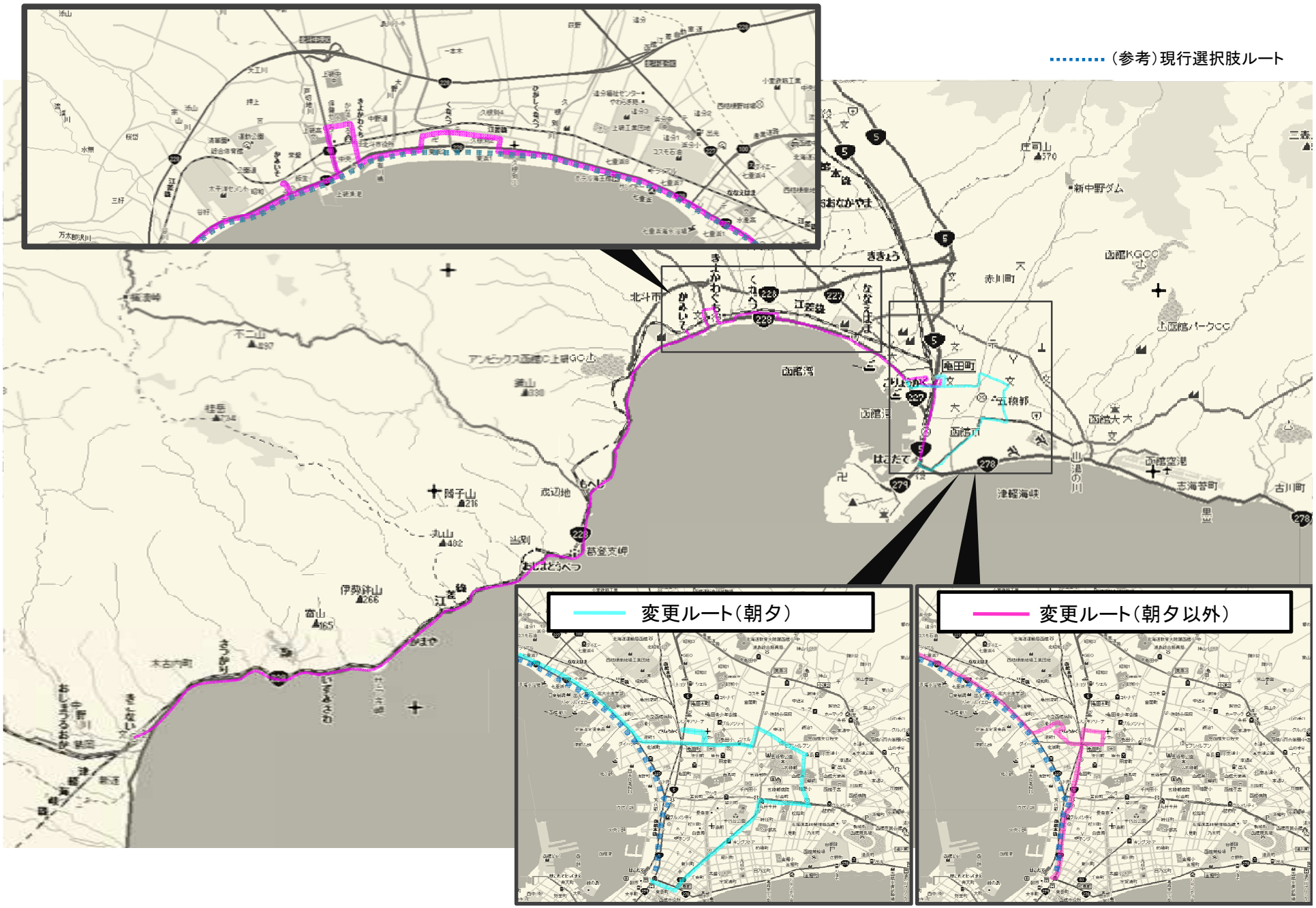
江差線経営分離区間（五稜郭・木古内間）駅配置図

・営業キロ数　３７．８　ｋｍ
・区間内駅数　１２駅



利便性の高いバスルート（案）

別　紙



参考資料

貨物調整金の拡充について

並行在来線・貨物鉄道のネットワークの維持・存続を図るため、貨物鉄道による施設使用や走行等の実態をより踏まえた貨物調整金制度の拡充が国から示されており、その内容については以下のとおりである。

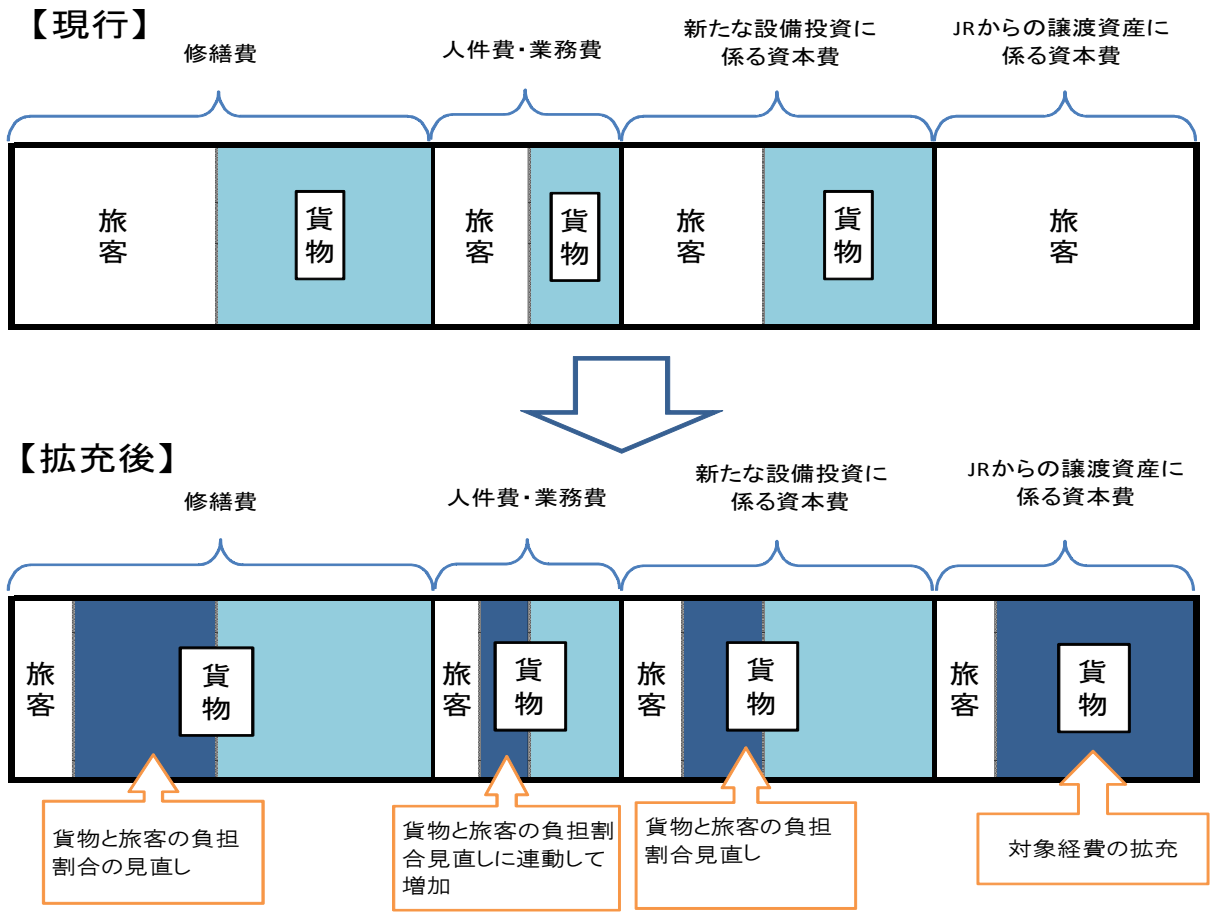
○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いについて（平成 22 年 12 月 21 日）（抜粋）

４．平成２３年度から３２年度までの１０年間、並行在来線の貨物調整金に要する費用として、総計１，０００億円を特例業務勘定から建設勘定に繰り入れる。

（国土交通省報道発表資料）

【拡充内容（想定）】
① 貨物と旅客の負担割合の見直し
　列車キロにより按分していた経費を車両キロにより按分
② ＪＲからの譲渡資産に係る資本費を対象経費に追加
③ 資本費には、減価償却費相当額のほか、固定資産税等（固定資産税、都市計画税等）、土地代、資金調達コストを含む。

＜イメージ＞



※上記は北海道が想定している拡充イメージであり、今後変更が生じる可能性がある。