

江差線(五稜郭・木古内間)の地域交通確保方策に係る収支見込みの見直しについて

1 鉄道方式の収支見直し

(1) JR北海道の支援による支出(経費)の減(14.3億円の減)

現在、JR北海道と協議中であり未確定であるが、下記の「12月試算」は、道が期待する支援内容に基づき試算したものの。

区分	JR北海道への支援依頼	経費圧縮	
		10/31試算	12月試算
初期投資	JRが使用している中古車両の譲渡	【新規車両】 1.2億円/両×9両=10.8億円	【中古車両】 0.1億円/両×9両= 0.9億円 ▲9.9億円 ※固定資産税(新規→中古への影響) ▲0.6億円
運行収支	出向者の要請及び人件費の支援	【現行職員体制 55名】 人件費総額(30年間累積) 78.2億円 開業～10年(JR出向者) @510万円 11～30年(三セク平均) @450万円	【人件費支援】 人件費総額(30年間累積) 74.4億円 78.2億円 - 74.4億円 = 3.8億円 @510万円×1/2×15人×10年=3.8億円 ▲3.8億円
	五稜郭駅(駅舎・車両基地)の共同使用料の減免	【施設使用料】 施設使用料総額(30年間) 21億円 車両基地 4,500万円/年 五稜郭駅 2,500万円/年 計 7,000万円/年	(当面は10/31試算のとおり)

(2) 経費計上区分の見直しによる支出(経費)の減(3.0億円の減)

- 出資金を充当する開業準備費(26年度及び、27年度、計4.1億円)は、10/31試算では、開業後5年間で償却することとし、この償却経費についても公共負担(運営費欠損補填)の対象としていた。
- 12月試算では、公共負担(運営費欠損補填)の対象外とするが、これに伴う運転資金借入利息の増(1.1億円)により、影響額は3.0億円の見込み。

(3) 貨物調整金制度の拡充内容の確定による収入の増(0.6億円の増)

- ① 長期借入金利息 +1.8億円
 ② 固定資産税 ▲1.2億円 差引 0.6億円

(4) 上記(1)～(3)による影響額を反映した収支見込み

【30年間分】

(単位:億円)

	収入 (旅客収入、貨物調整金等)ア	支出 (運行経費等)イ	収支(30年間累計) → 公共負担					
			(ア-イ)	初期投資・設備更新(A)	運行収支(B) (30年累計)	単年度収支		
						初年度	ピーク時	平均:B/30
10/31試算	288.5	358.0	▲69.5	▲28.9	▲40.6	▲1.70	▲1.95	▲1.35
(1)の影響額	-	▲14.3	14.3	9.9	4.4			
(2)の影響額	-	▲3.0	3.0	-	3.0			
(3)の影響額	0.6	-	0.6	-	0.6			
12月試算	289.1	340.7	▲51.6	▲19.0	▲32.6	▲0.72	▲1.46	▲1.09

(注)「初期投資・設備更新(A)」には平成26・27年度の開業準備費(4.1億円)を含む。また、「運行収支(B)」には開業前年度(平成27年度)の長期借入金利息(0.3億円)を含む。

【10年間分】

(単位:億円)

	収入 (旅客収入、貨物調整金等)ア	支出 (運行経費等)イ	収支(10年間累計) → 公共負担					
			(ア-イ)	初期投資・設備更新(A)	運行収支(B) (10年累計)	単年度収支		
						初年度	ピーク時	平均:B/10
12月試算	113.3	128.4	▲15.1	▲6.8	▲8.3	▲0.72	▲0.88	▲0.83

2 5つの選択肢に係る12月試算の結果

【30年間累積(単位:億円)】

	収入 (旅客収入、貨物 調整金等)ア	支出 (運行経費等)イ	収 支 (30年間累計) → 公共負担						
			(ア-イ)	初期投資・ 設備更新(A)	運行収支(B) (30年累計)	単年度収支			
						初年度	ピーク時	平均:B/30	
鉄道方式(12月試算)	289.1	340.7	▲51.6	▲19.0	▲32.6	▲0.72	▲1.46	▲1.09	
うち当初10年間	113.3	128.4	▲15.1	▲6.8	▲8.3	▲0.72	▲0.88	▲0.83	
鉄	民間バス接続	288.6	349.3	▲60.7	▲23.2	▲37.5	▲0.97	▲1.59	▲1.25
道	三セクバス接続	291.1	348.4	▲57.3	▲23.1	▲34.2	▲0.84	▲1.50	▲1.14
鉄道区間限定・民間バス	142.9	206.0	▲63.1	▲23.7	▲39.4	▲0.94	▲1.62	▲1.31	
バス方式	36.4	48.5	▲15.9	▲14.2	▲1.7	-	▲0.27	▲0.06	

※ 現行のバス補助制度(地域間幹線系統確保維持事業費補助金)が継続される場合、運行赤字は原則として国と道が負担することとなる。

3 事業形態の方向性について

- (1) 10/31の協議会での意見及び「12月試算」等を踏まえ、事業形態については、鉄道方式とすることを検討する。
- (2) 鉄道方式については、「12月試算」においても開業当初から赤字経営が見込まれ、収支は後年度ほど悪化する傾向にあるため、開業後一定期間経過後(例:5年ごと)に、利用状況や収支の動向などを検証し、事業形態を再検討することとする。

4 今後の進め方(スケジュール)

時 期	検 討 内 容 等
平成24年2月 3月	[方向性決定に向けた協議] ○ 事業形態の絞込みと併せて、負担割合等の協議を行う。 ・ 道と沿線自治体間の負担割合の検討・協議 ・ 次回協議会に向けた具体的な方向性の検討・協議 ○ 地域交通の確保方策の方向性(事業形態・負担割合)の決定
平成24年度	[代替交通機関の運行開始に向けた準備～北海道が中心に実施] ・ JR北海道からの出向者受入 ・ JR譲渡資産の仕分け(現地調査・資産台帳整理等) ・ 事業計画等基本方針の策定開始 ・ 三セク設立準備
平成25年度 ～ 平成27年度	[経営計画の策定・三セク設立] ・ 経営計画の策定 ・ 三セク設立準備→三セク設立(平成26年4月)
27年度末	北海道新幹線開業・代替交通機関運行開始

運行経費圧縮に向けたJR北海道との協議状況

区分	JR北海道への支援依頼の内容	JR北海道からの回答	経費圧縮		
			10/31試算	12月試算	左記の考え方
初期投資	駅舎、路盤、レール等の鉄道資産の譲渡	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR資産の譲渡に対しては国による支援制度(貨物調整金)があることから、簿価を基本として有償での譲渡を考えている。 ○ 譲渡に当たっては、譲渡範囲を最小限にとどめるなど、極力、価格を低減するよう検討を行う考えである。 	JR譲渡資産(13.4億円) - 調整金対象分(12.2億円) = <u>1.2億円</u>	(当面は10/31試算のとおり)	・譲渡資産の9割以上が貨物調整金の対象となるので、現行試算どおり。
	JRが使用している中古車両の譲渡	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当社所有の中古車両については、譲渡する考えである。 ○ 譲渡価格については、簿価を基本として有償での譲渡を考えている。 	【新規車両】 1.2億円/両 × 9両 = <u>10.8億円</u>	【中古車両】 0.1億円/両 × 9両 = 0.9億円 ▲9.9億円	・1両当たり1千万円で試算。
運行収支	出向者の要請及び人件費の支援	<ul style="list-style-type: none"> ○ 三セク開業時の出向者の派遣については、出来る限り協力する考えであるが、三セクがプロパー化を積極的に図ること、開業後、三セク要員に欠員が生じた場合の追加補充は基本的には行わないことを前提とする。 ○ 出向者人件費の具体的な支援額については、三セクへの出向者数やJRと三セクの給与差額等を考慮し、今後協議する。 	【人件費総額(30年間累積)】 78.2億円 ・職員55名 ・開業～10年 @510万円 11～30年 @450万円	【人件費総額(30年間累積)】 74.4億円 @510万円 × 1/2 × 15人 × 10年 = 3.8億円 ▲3.8億円	・開業後10年間、貨物調整金対象外出向者15名の給与の2分の1の支援を見込む。
	五稜郭駅(駅舎・車両基地)の共同使用料の減免	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設使用料については、より効率的な運営方法の検討を、今後、北海道とともにすすめていく中で併せて検討していく。 	【施設使用料総額(30年間)】 21.0億円 ・車両基地 : 4,500万円/年 ・五稜郭駅舎 : 2,500万円/年 計 7,000万円/年	(当面は10/31試算のとおり)	・具体的な運行形態等が定まっていないことから、今後、JR北海道と協議を進める中で検討。