

「北海道道南地域並行在来線対策協議会」等開催状況

1. 協議会

○第1回 平成17年7月21日

- ・北海道道南地域並行在来線対策協議会の設置
- ・北海道道南地域並行在来線対策協議会の検討スケジュールの協議

2. 幹事会

○第1回 平成17年9月5日

- ・他県事例調査、収支見通し調査等の実施時期を検討

○第2回 平成17年11月8日

- ・他県事例調査をH18、収支見通し調査をH20に実施することを決定

○第3回 平成18年6月13日

- ・他県事例調査の実施方法、時期を決定
- ・並行在来線対策関係道県連絡会議への参加とDMV視察を決定

○第4回 平成18年8月30日及び31日

- ・第三セクター鉄道の事例研究会（ふるさと銀河線）の実施
- ・並行在来線対策関係道県連絡会議に参加し、DMV視察も併せて実施

○第5回 平成18年10月13日

- ・他県事例調査実施についての検討

◇ 第三セクター鉄道運営に係る他県事例調査

- ・平成18年11月7～8日 青森県、岩手県
- ・平成18年11月13～14日 鹿児島県
- ・平成18年11月20～21日 長野県

○第6回 平成19年2月1日

- ・他県事例調査の実施結果を報告

○第7回 平成19年6月21日

- ・需要予測・収支予測調査の調査項目、費用負担を検討

○第8回 平成19年10月31日

- ・需要予測・収支予測調査に係る調査項目、負担割合、負担額（案）について、各幹事了承
- ・人口動態調査結果を報告

○第9回 平成20年2月19日

- ・需要予測・収支予測の調査内容（案）について確認
- ・協議会設置要領改正（案）について確認
- ・20年度以降の協議会、幹事会の検討スケジュール（案）を確認

先行県における並行在来線の状況

	青森県(上下分離方式)		岩手県	長野県	熊本県・鹿児島県
事業者	青い森鉄道(株)	青森県	IGRIいわて銀河鉄道(株)	しなの鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道(株)
鉄道事業種別	第2種(列車を運行)	第3種(鉄道を所有)	第1種	第1種	第1種
開業年月	H14. 12		H14. 12	H9. 10	H16. 3
営業区間	目時～八戸		盛岡～目時	軽井沢～篠ノ井	八代～川内
	25. 9km		82. 0km	65. 1km	116. 9km
資本金	6億円	—	18. 5億円	23. 6億円	15. 6億円
出資比率	青森県 55% 市町村 20% その他 25%	—	岩手県 54% 市町村 38% その他 8%	長野県 75% 市町村 15% その他 10%	熊本県・鹿児島県各40% 市町村 14% JR貨物 6%
JRからの資産譲渡価額	—	23. 74億円 (簿価)	79. 42億円 (簿価)	103. 45億円 (簿価)	10億円 (時価)
沿線市町村人口	27. 3万人		41. 4万人	72. 7万人	36. 9万人
1日平均輸送人員	1, 933人	—	13, 769人	29, 545人	4, 625人
輸送密度	1, 114人/日	—	3, 399人/日	7, 412人/日	880人/日

注) ・「沿線市町村人口」はH20.3.1現在のもの(各県における「毎月推計人口速報」を集計)

・1日平均輸送人員及び輸送密度は平成18年度の実績値

※ 輸送密度 : 旅客営業キロ1キロメートル当たりの1日平均旅客輸送人員 (線区年間輸送人キロ÷営業キロ÷365)

○ 収支状況

事業者	青い森鉄道(株)	青森県	IGRIいわて銀河鉄道(株)	しなの鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道(株)	
当期損益		(線路使用料減免額)				
	⑭	0	▲ 82百万	▲ 208百万	▲ 330百万	—
	⑮	0	▲ 263百万	▲ 42百万	▲ 82百万	—
	⑯	0	▲ 279百万	▲ 42百万	▲ 8, 544百万	▲ 65百万
	⑰	▲ 17百万	▲ 273百万	6百万	63百万	▲ 136百万
	⑱	▲ 3百万	▲ 263百万	32百万	215百万	▲ 205百万
備考	<p>(青い森鉄道) ・青森県から線路使用料の減免を受けることで16年度まで収支均衡を図ったが、17年度以降については県から線路使用料の全額免除を受けても赤字となっている。</p> <p>(IGRIいわて銀河鉄道) ・17年度以降、単年度利益が増加しているが、新駅の開設(2駅)による効果(利用者増)が考えられる。</p> <p>(しなの鉄道) ・16年度に減損会計を適用し資産を圧縮した結果、17年度以降に減価償却費が大幅に低減し、以降単年度収支が改善している。</p>					
累積損益	⑭	▲ 77百万	—	▲ 358百万	▲ 2, 729百万	—
	⑮	▲ 77百万	—	▲ 400百万	▲ 2, 811百万	—
	⑯	▲ 77百万	—	▲ 442百万	▲ 11, 355百万	▲ 187百万
	⑰	▲ 94百万	—	▲ 436百万	▲ 947百万	▲ 323百万
	⑱	▲ 97百万	—	▲ 404百万	▲ 731百万	▲ 528百万
	備考	<p>(しなの鉄道) ・16年度に減損会計を適用し多額の特別損失を計上した結果、累積損失が一時的に増大したが、長野県が103億円の貸付金(開業時にJRから資産を譲り受けた際に要した費用)を実質的に放棄することで、17年度以降の累積損失を大幅に減少させている。 ※ 会社では、16年度に県からの貸付金を一旦資本金等に振り替えた後、県に全額を返済。17年度に、資本金等増額分について減資等を行った。</p>				

○ 輸送人員・輸送密度の推移

事業者	青い森鉄道(株)	青森県	IGRいわて銀河鉄道(株)	しなの鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道(株)	
輸送人員	⑭	236千人(12月開業)	—	1,695千人(12月開業)	11,529千人(▲1%)	—
	⑮	837千人(—)	—	5,253千人(—)	11,252千人(▲2%)	—
	⑯	770千人(▲8%)	—	4,891千人(▲7%)	10,963千人(▲3%)	1,881千人(—)
	⑰	722千人(▲6%)	—	4,682千人(▲4%)	10,863千人(▲1%)	1,771千人(▲6%)
	⑱	706千人(▲2%)	—	5,026千人(△7%)	10,784千人(▲1%)	1,688千人(▲5%)
輸送密度	⑭	1,194人/日(12月開業)	—	3,608人/日(12月開業)	7,939人/日(▲3%)	—
	⑮	1,377人/日(—)	—	3,917人/日(—)	7,767人/日(▲2%)	—
	⑯	1,229人/日(▲11%)	—	3,515人/日(▲10%)	7,598人/日(▲2%)	986人/日(—)
	⑰	1,144人/日(▲7%)	—	3,348人/日(▲5%)	7,472人/日(▲2%)	922人/日(▲6%)
	⑱	1,114人/日(▲3%)	—	3,399人/日(△2%)	7,412人/日(▲1%)	880人/日(▲5%)
備考	(IGRいわて銀河鉄道) ・17年度末に「青山駅(盛岡市)」「巣子駅(滝沢村)」の2駅を開設し新たな需要を喚起した結果、18年度は開業以来初めてとなる、利用者増に転じた。					

利用者が減少している要因

- ・沿線人口の減少、少子高齢化
- ・自動車へのシフト
- ・並行する自動車道の開通(無料解放)
- ・新幹線駅における格安駐車場の整備、新幹線利用への移行
- ・利便性の低下(運賃値上げ、中核都市への直通運転の廃止、新幹線への連絡が不十分であること)等

利用促進のための取り組み

- ・利便性向上策の実施(新駅の開設、快速電車の運行による時間短縮、列車の増発、ダイヤ改正、バリアフリー化等)
- ・県と沿線自治体、観光協会などからなる利用促進協議会を設置し、各種イベント、PR事業、駅周辺の美化緑化推進事業などを実施
- ・通学定期運賃の上昇を抑制するため(激変緩和措置)、県と沿線自治体にて設置した基金からの補助を実施
- ・JRや観光施設、商業施設等と協力しての企画切符の設定等

(参考:JR運行時と比較した運賃の改定率)

事業者	青い森鉄道(株)	青森県	IGRいわて銀河鉄道(株)	しなの鉄道(株)	肥薩おれんじ鉄道(株)
運賃改定率	普通運賃:1.37倍	—	普通運賃:1.58倍	普通運賃:1.1倍	普通運賃:1.28倍
	定期運賃:1.65倍	—	通勤定期:2.12倍	通勤定期:1.3倍	通勤定期:1.29倍
	—	—	通学定期:1.99倍 ※ 当面1.65倍に抑制	通学定期:1.42倍	通学定期:1.27倍

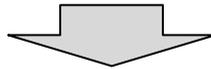
○ 経営改善のための取り組み・課題

- ・鉄道利用の促進
利便性向上策の実施、地域社会と連携した利用促進策の実施、駅周辺(駐車場等)の整備、マイルール意識の醸成等
- ・経費の節減と業務の効率化
プロパー社員の育成、駅業務の外部委託、ワンマン運転の推進等
- ・関連事業の強化
旅行業務・広告代理店業務の拡充、物販の拡大、駅舎への店舗誘致、オリジナルグッズの開発、遊休地の有効活用等
- ・制度改正等に向けた国等への要請
適正な貨物使用料の設定、施設整備等に対する補助制度の拡充、運営費補助の創設、税負担軽減措置の継続・創設等

並行在来線に対する支援制度の充実に向けた取組

【 並行在来線の抱える課題 】

- 巨額な初期投資
 - ・ J Rからの鉄道資産の譲り受けや新たな施設整備等の初期投資に巨額の地元負担が生じる。
- 低い収益性
 - ・ 並行在来線は、幹線機能を新幹線に移行した後の、収益性の低い路線を移管したものであり、極めて厳しい経営環境におかれている。
- 貨物列車の走行に伴う過大な設備投資・維持費用の負担
 - ・ 貨物列車走行のために、旅客輸送に比べて過大な設備を維持しているが、貨物の線路使用料における対象経費が限られており、沿線自治体の負担となっている。



平成19年8月9日

「並行在来線関係12道県知事による合同中央要請」

- 1 JRから譲渡される鉄道資産については、無償譲渡、若しくはJRの簿価ではなく収益性に基づいた価格設定がされるようルール化すること
- 2 鉄道資産取得等の初期投資に対する助成措置を講ずること
(初期投資軽減のための交付金の創設・譲渡資産に対する固定資産税等の特例措置の拡充及び適用期間延長等)
- 3 並行在来線維持のための地元負担に係る一定の助成措置を講ずること
(一定期間の赤字補填・運営費助成等)
- 4 線路使用料における対象経費を見直すこと (資本費の対象経費参入等)



平成19年12月14日

「政府・与党整備新幹線検討委員会」

- ・ 未着工区間の着工のための財源確保、地方負担・償還が地方財政に過大な負担とならないようとするための措置、並行在来線の諸課題について検討を開始する。
- ・ このため、政府・与党ワーキンググループ(WG)を設置し、今年度末までに安定的な財源を確保する方策を見つけた上で結論を得るべく全力を傾注しその結論が得られ次第、委員会を開催する。

※ WGの検討において平成19年度中は結論が得られず、20年度も継続して検討が進められている。

平成 20 年度 事業計画 (案)

1 事業内容

江差線（五稜郭・木古内間）に係る並行在来線対策収支見通し等調査

2 調査の目的

北海道新幹線（新青森・新函館）開業に伴う江差線（五稜郭・木古内間）経営分離後の公共交通機関による地域住民の生活交通の確保方策を検討するため、第三セクター鉄道及びバス転換に係る収支見通し等を調査する。

3 調査内容

- 江差線（五稜郭・木古内間）及び函館本線（五稜郭・函館間）の利用者数、利用目的、乗降駅等を調査
- 第三セクター鉄道及びバス転換における需要予測・収支予測調査（開業～30年後）など

4 調査方法

(1) 実施主体

北海道道南地域並行在来線対策協議会が委託により実施する

(2) 実施時期

平成20年5月から平成21年3月まで

(3) 調査費用

《 所要見込額 》

12,292,000円

（委託調査費：12,280,000円、事務費：12,000円）

《 負担額及び負担割合 》

機関名	負担額	負担割合	
北海道	6,146,000円	50.0%	
市町	6,146,000円	50.0%	
函館市	2,396,000円	38.97%	100%
北斗市	2,317,000円	37.70%	
木古内町	1,433,000円	23.33%	

※ 北海道と市町が2分の1づつ負担することとし、各市町間の負担割合は、均等割、キロ程割、利用割、財政力指数、人口割等の指標に基づき設定。

(4) 委託先

《 契約の相手方 》

株式会社トーニチコンサルタント

《 選定理由 》

- ・ 並行在来線の先行県において、需要予測及び収支予測に関する調査を数多く受託しており（計11県）、豊富な経験と実績を有している。
- ・ 並行在来線の鉄道経営の収支予測等に当たっては、専門的な知識や経験、また収集したデータを的確に解析する能力等が必要とされるが、同社は、調査に不可欠なノウハウ、他県における調査結果等のデータを多量に保有するとともに、過去の実績からデータ解析を行う能力等が豊富に蓄積されていることから、最も精度の高い調査結果を導き出すことができる事業者であると認められる。

平成20年度収支予算書(案)

(収 入)

(単位:円)

項 目	予 算 額	備 考
負担金	12,292,000	北 海 道 6,146,000
		函 館 市 2,396,000
		北 斗 市 2,317,000
		木古内町 1,433,000
合 計	12,292,000	

(支 出)

(単位:円)

項 目	予 算 額	備 考
委託調査費	12,280,000	並行在来線対策収支見通し等調査
事 務 費	12,000	印鑑作成・振り込み手数料 等
合 計	12,292,000	

協議会における検討スケジュール（案）

【平成27年度末開業を想定した検討スケジュール】

	年 度	実 施 内 容	備 考
調 査 ・ 検 討 期 間	平成17年度 ～ 平成19年度	○ 協議会設置：平成17年7月21日 構成：北海道、函館市、上磯町、木古内町の代表者 ○ 幹事会における検討・調査（計9回、幹事会を開催） ・ 先行県の事例等各種調査の実施 ・ 需要予測・収支予測調査の実施内容等についての検討	
	平成20年度	○ 需要予測・収支予測調査の実施 ・ 江差線（五稜郭・木古内間）及び函館本線（五稜郭・函館間）の利用者数、利用目的、乗降駅等を調査 ・ 上記調査結果等に基づく、第三セクター鉄道、バス転換時の需要予測及び収支予測	
	平成21年度	○ 幹事会において、需要予測調査結果の分析 ・ 経営分離後のあり方等についての方向性（原案）の検討	
	平成22年度	○ 協議会において、経営分離後のあり方等についての方向性（原案）の決定	平成22年度末 新青森開業予定 （八戸～青森間 JRから経営 分離）
方 向 性 決 定	平成23年度	○ 関係市町との総意により、今後の方向性を決定	他県（新函館開業に先立ち新たに経営分離される区間）における対応状況等についての情報収集等 方向性原案に基づき、課題等の整理、意志決定に向けた協議・検討 ・ 補足調査の実施検討 ・ 他県の情報収集 ・ JR資産譲渡額等についての協議 ・ 三セクあるいはバス転換の場合の道・市町の負担割合の検討 等
準 備 期 間	平成24年度 ～ 平成26年度	○ 第三セクターを設置する場合 会社設立準備 （組織、資金計画等経営計画の策定など） ※場合によっては別協議会設置	○ その他の場合 運行に係る準備 （運行計画等の関係機関との協議など）
	平成27年度末	北海道新幹線開業・代替交通機関運行開始	平成26年度末 金沢開業予定 （長野～金沢間 JRから経営 分離）