資料　１－１

平成２０年度収支決算書

収入総額　12,268,190円
支出総額　12,268,190円
差引残額　　0円

（収　入）

（単位：円）

項　目	予算額 （ａ）	収入済額 （ｂ）	増減額 （ｂ－ａ）	備　　考
負　担　金	12,292,000	12,268,190	△23,810	北 海 道　6,134,095 函 館 市　2,390,457 北 斗 市　2,312,554 木古内町　1,431,084
合　計	12,292,000	12,268,190	△23,810	

（支　出）

（単位：円）

項　目	予算額 （ａ）	支出済額 （ｂ）	増減額 （ｂ－ａ）	備　　考
委託調査費	12,280,000	12,260,000	△20,000	江差線将来需要予測・収支予測
事　務　費	12,000	8,190	△3,810	印鑑作成費 振込み手数料
合　計	12,292,000	12,268,190	△23,810	

資料 1－2

監 査 報 告 書

「北海道道南地域並行在来線対策協議会設置要領」第５条第４項に基づき，当協議会の平成２０年４月１日から平成２１年３月３１日までの会計について，証拠書類により監査を実施したところ，適正に執行されていると認めます。

平成２１年４月２１日

北海道道南地域並行在来線対策協議会
監　事　　函館市長　　西　尾　正　範

資料 2

「江差線（五稜郭・木古内間）将来需要予測・収支予測調査」の結果について（概要）

道及び沿線自治体（函館市、北斗市、木古内町）で構成する「北海道道南地域並行在来線対策協議会」が、北海道新幹線（新青森・新函館間）開業に伴う江差線（五稜郭・木古内間 37.8km）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基礎資料とするためＪＲ江差線の利用状況をベースに、第三セクター鉄道による運行、又は代替バスに転換した場合における需要・収支見通し等について実施した委託調査の概要は以下のとおりである。

Ⅰ．旅客流動調査（ＯＤ調査）

１．旅客流動調査の内容

（１）調査実施日時：平成20年9月11日（木）　終日（始発から終着まで）
（２）調査対象区間：ＪＲ江差線（五稜郭・木古内間）及び函館本線（五稜郭・函館間）
（３）調　査　方　法：全ての普通列車の乗降客数をカウントするとともに、利用者に調査カードを配布し、乗車券の種別、利用目的等についての調査を実施。

２．旅客流動調査の結果及び推計値（五稜郭・木古内間）

区　分	ＯＤ調査結果（9月11日）	年間推計値（H20ベース）	
		休日補正	木古内高校補正
利用者数（人）	２，２２５	２，３４３	２，４１８
輸送密度（人/日）	６３８	６７１	７６０

［輸送密度：旅客営業1km当たりの1日平均輸送人員
（参考）青い森鉄道 1,114人/日
肥薩おれんじ 880人/日］

（注）・休 日 補 正　：休日は平日と比較して定期外（普通切符等）の利用者が多いことを考慮した補正
・木古内高校補正：木古内高校が平成23年度末をもって閉校となることに伴う通学生の増加等を考慮した補正

Ⅱ．第三セクター鉄道調査

１．将来需要予測

ＯＤ調査結果をベースとして、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計（H20.12）による沿線の人口変化率に基づき、将来需要予測を行った。

○ 第三セクター鉄道の将来需要予測（１日当たり）

区　分	H20	H28(開業)	H32	H37	H42	H47	H52	H57
a 乗車人員（人）	2,418	2,255	2,105	1,911	1,754	1,617	1,519	1,375
b 輸送人キロ（人ｷﾛ）	28,740	25,183	22,513	19,621	17,498	15,734	14,104	11,512
輸送密度（人/日）※ b÷37.8km	760	666	596	519	463	416	373	305

（注）・新幹線の開業時期が前倒しとなる可能性もあるが、需要予測・収支予測を行う上では、三セク鉄道の開業年度を平成28年度と設定した。

２．初期投資

第三セクター鉄道会社の設立に当たっての初期投資額については、ＪＲのデータ及び並行在来線先行県の三セク鉄道会社の事例分析等により試算を行った。

また、初期投資に要する費用の調達方法としては、設立する会社が一定の借入金をもって充てる場合（借入金方式）、又は全額を出資金や補助金による無償資金をもって充てる場合（補助金方式）の２つの方式を基本ケースとして設定した。

○ 三セク鉄道設立時の初期投資額試算

（単位：億円）

区　　分	所　要 見込額	設 定 方 法 ・ 内 訳	基本ケース（注） 借入金方式	基本ケース（注） 補助金方式
ＪＲ資産譲受価額	１３．４	ＪＲデータに基づき、土地、建物、レールなどの資産価額を推計した額 ※ 車両基地などの資産等は含まれていないため、今後、精査の結果、増加する可能性があり。	1/2 出資金 1/2 借入金	10/10 出資金又は 補助金
車両購入費用	１３．２	１．２億円／両×１１両		
施設・設備整備費	１０．６	指令設備、駅施設の改良、保守用機器の整備等		
開業準備費	３．４	会社設立に要する人件費、事務費等	10/10出資金	10/10出資金
合　　計	４０．６		・出資金 22.0 ・借入金 18.6	・出資金 3.4 ・出資金又は 補助金 37.2

（注） 収支試算を行う上で、 基本ケースとして以下２ケースを設定した。

・借入金方式：初期投資額について、鉄道会社が一定の借入金をもって充てる場合

・補助金方式：初期投資全額について、無償資金（補助金等）をもって充てる場合

※ 並行在来線先行県の三セク鉄道会社は全て補助金方式となっている。

３．収支試算

基本ケースとして設定した２ケースについて収支試算を行った。

① 借入金方式

（単位：百万円）

区　　分	H28(開業)	H32	H37	H42	H47	H52	H57
a 収　入	595.5	586.5	574.8	564.2	555.6	547.6	536.9
b 支　出	919.7	925.5	940.6	976.0	1,015.1	1,129.6	1,192.6
c 償却前損益（a－b）	▲324.1	▲339.0	▲365.9	▲411.7	▲459.6	▲582.0	▲655.7
d 償却費	463.4	254.6	107.9	80.8	80.8	170.0	192.9
e 償却後損益（c－d）	▲787.6	▲593.6	▲473.7	▲492.5	▲540.3	▲752.0	▲848.6
f 法人税等	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4
g 単年度収支（e－f）	▲794.0	▲600.0	▲480.1	▲498.9	▲546.7	▲758.4	▲855.0
h 累積損益	▲831.4	▲3,454.4	▲5,911.9	▲8,335.0	▲10,971.0	▲14,456.5	▲18,549.7

（注） 借入金方式の場合、開業前に借入金（車両購入費等）に伴う利息負担が生じるため、開業年度（H28）において、単年度収支（g）と累積損益（h）が一致していない。

② 補助金方式

（単位：百万円）

区　　分	H28(開業)	H32	H37	H42	H47	H52	H57
a 収　入	595.5	586.5	574.8	564.2	555.6	547.6	536.9
b 支　出	862.5	871.5	893.5	922.3	955.5	1,015.1	1,059.3
c 償却前損益（a－b）	▲267.0	▲285.0	▲318.7	▲358.1	▲400.0	▲467.5	▲522.4
d 償却費	68.0	68.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
e 償却後損益（c－d）	▲335.0	▲353.0	▲318.7	▲358.1	▲400.0	▲467.5	▲522.4
f 法人税等	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
g 単年度収支（e－f）	▲337.7	▲355.7	▲321.4	▲360.8	▲402.6	▲470.2	▲525.1
h 累積損益	▲337.7	▲1,729.9	▲3,266.2	▲4,989.3	▲6,917.1	▲9,155.1	▲11,669.2

４．事業成立のための検討ケース

収支計算を行うに当たって設定した基本ケースでは、いずれの場合も30年間で100億円を超える累積赤字が生じるという結果となった。三セク鉄道会社の事業を成立させるためには、収入増の方策やコストダウンについての検討が必要となることから、以下考えられる方策について整理を行った。

（１）事業成立のための方策

① 収入確保の方策

・ 運賃改定
・ 利用促進方策の実施
・ 調整金制度の拡充（貨物線路使用料の増額）要請　等

② 経費・初期投資の削減

・ 収入に見合ったコスト削減（特に開業以降の収入減少に対応した列車本数削減等）
・ 人的支援（道、沿線市町、ＪＲ）による人件費の削減
・ ＪＲ資産買取額の削減（ＪＲとの交渉）　等

③ 事業手法上の工夫

・ 上下分離の実施（公共等による鉄道施設の保有及び維持管理費の負担）
・ 公共による赤字補填の実施

（２）事業成立のための方策を実施した場合の収支改善効果

（１）で整理した①～③の区分の中から、各区分ごとに１つの方策を選定し、これらを順次組み合わせて実施した場合の収支改善効果について、試算を行った。

《 収支改善効果について試算を行ったケース 》

・運賃改定ケース：開業時に運賃改定（30％ｕｐ）を行う。
・人件費支援ケース：肥薩おれんじ鉄道（並行在来線三セク鉄道会社）と同程度の人件費支援を行う。
※ 三セクの人件費負担を一人250万円/年（上限）とし、これを超える部分について人件費支援を行う。
・上下分離ケース：三セク鉄道会社は列車の運行のみを行う（鉄道施設の保有・管理は公共など三セク鉄道会社とは別の主体が行う）

○ 事業成立のための方策を実施した場合の収支試算

（単位：億円）

区分		内容	単年度収支		30年間累積損益	
			初年度（H28）	30年目（H57）	減価償却後	税引後
基本ケース		・借入金方式 〔現行運賃〕	▲７．９	▲８．５	▲１８３．６	▲１８５．５
		・補助金方式 〔現行運賃〕	▲３．４ （４．５）	▲５．２ （３．３）	▲１１５．９ （６７．７）	▲１１６．７ （６８．８）
事業成立検討ケース	運賃改定ケース	・補助金方式 〔運賃30%改定〕	▲３．０ （４．９）	▲４．８ （３．７）	▲１０５．４ （７８．２）	▲１０６．２ （７９．３）
	運賃改定　＋ 人件費支援ケース	・補助金方式 〔運賃30%改定 人件費支援有り〕	▲２．４ （５．５）	▲３．７ （４．８）	▲８０．１ （１０３．５）	▲８０．９ （１０４．６）
	運賃改定　＋ 人件費支援＋ 上下分離ケース	・補助金方式 〔運賃30%改定 人件費支援有り 上下分離方式〕	▲０．９ （７．０）	▲１．１ （７．４）	▲２０．５ （１６３．１）	▲２１．３ （１６４．２）

（注）・（　）内の数字は借入金方式と比較した場合の収支改善効果である。
・補助金方式の場合は、出資金及び補助金として初期投資全額（40.6億円）を負担する必要がある。
・上下分離ケースの場合は、鉄道施設の保有及び維持管理費用について、公共など別の主体が負担することとなる。

Ⅲ．バス転換調査

１．試算条件・検討ケース

利用者の利便性を考慮し、函館～木古内間において現行のＪＲと同等の本数のバスを運行するものとした。

また、鉄道からバスに転換した場合、一定割合での利用者の逸走（自家用車等の利用への転換に伴う公共交通機関利用者の減少）が見込まれることから、国鉄廃止時の事例等を踏まえ、逸走率５０％及び２５％の２ケースについて、収支予測を行った。

２．初期投資

バス転換時の初期投資額（バス車両の購入等）については、銀河線のバス転換事例を参考に試算を行った。

○ バス転換時の初期投資額試算

（単位：百万円）

区　　分	バス購入費	待合所整備費	開業費等	合　　計
逸走率５０％	406.0（14台分）	18.0（18カ所）	22.5	446.5
逸走率２５％	464.0（16台分）	18.0（18カ所）	23.9	505.9

３．収支試算

収支予測に当たっては、既存バス事業者が代替バスの運行を行うこととし、初期投資額は全額無償資金（補助金）を充てるものとして試算を行った結果、逸走率50％の場合は初年度から単年度収支が赤字となるが、逸走率25％の場合は、当初3年間は黒字、4年目以降は赤字となった。

① 逸走率５０％の場合

（単位：百万円）

区　　分	H28(開業)	H32	H37	H42	H47	H52	H57
a 収　　入	114.8	106.5	96.2	87.6	79.8	73.2	64.5
b 支　　出	151.3	154.6	160.2	167.3	176.0	186.3	198.5
c 単年度収支（a－b）	▲36.5	▲48.1	▲64.0	▲79.7	▲96.2	▲113.1	▲134.0
d 累　積　損　益	▲36.5	▲211.2	▲498.7	▲865.0	▲1,312.2	▲1,843.1	▲2,470.4

（注）・バス車両購入等の初期投資については全額補助金を充てることとしているため減価償却費等を見込んでいない。

・既存バス事業者による運行を想定しているため法人税は考慮していない。

② 逸走率２５％の場合

（単位：百万円）

区　　分	H28(開業)	H32	H37	H42	H47	H52	H57
a 収　　入	172.2	159.8	144.3	131.4	119.7	109.9	96.8
b 支　　出	165.8	165.9	167.1	170.2	174.8	181.0	189.1
c 単年度収支（a－b）	6.4	▲6.0	▲22.8	▲38.8	▲55.1	▲71.2	▲92.3
d 累　積　損　益	6.4	1.0	▲78.6	▲239.9	▲482.1	▲805.2	▲1,223.7

４．バス転換に係る課題

○　鉄道からバスに転換した場合、機動性を有するバスの特性を活かすことで鉄道よりも利用者の利便性が向上する可能性がある一方で、所要時間の増大、定時運行性の低下、利用者のコスト負担増、CO_2排出量の増加などという課題が生じる。

○　一方、江差線は北海道と本州各地とを結ぶ物流（鉄道貨物）の大動脈であり、仮に旅客輸送をバスに転換した場合であっても、鉄道貨物輸送を維持するために線路を残す必要があるが、その場合には、線路を保有する旅客鉄道会社が存在しないこととなるため、貨物列車の運行を維持するための事業方式について検討が必要となる。

資料 ３

並行在来線対策に係る今後の検討方針について（案）

１　協議会における今後の検討方針

（１）収支予測等調査の結果

三セク鉄道による運行を行った場合には、多額の赤字が見込まれる一方、代替バスによる運行に転換した場合には、所要時間の増大、定時運行性の低下、定期券利用者のコスト負担増、CO_2排出量の増加、貨物ネットワークの維持方策などという課題がある。

（２）並行在来線に対する支援措置の状況

① 先行県における三セク鉄道会社に対する支援措置

整備新幹線の先行県における三セク鉄道会社はいずれも厳しい経営状況にあり、このため、貨物調整金制度の導入など、並行在来線に対する支援策が順次拡充されてきたという経緯がある。(H21年度から調整金制度の対象経費が一部拡充されることが決まっている)

② 国における検討状況

昨年12月には「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ」において「並行在来線の地方負担の軽減、運行の在り方等について更に検討を進める。」旨が合意され、現在、国レベルで並行在来線三セク会社に対する更なる支援策拡充に向けた検討が進められている状況にある。

（３）今後の進め方

① 平成２１年度

今回の調査結果を踏まえ、他県や国の検討状況等を見極めながら、引き続き幹事会において、初期投資（資産譲渡額等）や経費の削減（人件費支援等）に向けた関係者の協力が得られるかなどといった点について関係機関に相談するとともに、三セク鉄道による運行の可否・選択肢について検討・協議を行い、H21年度中に幹事会ベースでの議論のたたき台（「江差線（五稜郭・木古内間）における地域交通の確保方策（選択肢)」）を作成し、協議会の承認を得る。

② 平成２２、２３年度

「江差線（五稜郭・木古内間）における地域交通の確保方策（選択肢)」に基づき、国など関係機関との協議、有識者の意見聴取、パブリックコメントなどを経て、H23年度末までに協議会としての方向性を決定する。

２．今後の検討スケジュール

別紙「協議会における検討スケジュール（案)」のとおり

別　紙

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：H17.7.21 構成：北海道、函館市、上磯町（現北斗市）、木古内町の代表者 ○ 幹事会における検討・調査 ・先行県の事例等各種調査の実施など	
	平成２０年度	○ 第２回協議会：H20.5.8 ○ 需要予測・収支予測調査の実施の決定 ・旅客流動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 ○ H21.3末 「将来需要予測・収支予測調査報告書」の完成	
	平成２１年度	○ 第３回協議会：H21.5.7 ○ 調査結果を踏まえ、協議会における今後の検討方針及びスケジュール ○ 幹事会における検討・調査 ・三セク鉄道による運行、又はバス転換時の鉄路維持方策について、考えられる事業形態・手法を整理し、それぞれの場合の検討課題を洗い出す。 ・他県、政府・与党ＷＧにおける検討状況等についての情報収集等 →「江差線における地域交通の確保方策（選択肢）」（事務局案）を作成 ○ 第４回協議会：H22.2月 ○ 経営分離後の「江差線における地域交通の確保方策（選択肢）」（事務局案）を検討し、承認する。	政府・与党ＷＧにおける並在支援策の検討
	平成２２年度	「確保方策（選択肢）」に基づき ・関係機関との協議 ・課題の整理及び実現可能性についての検討・評価 （検討案の絞り込みを行う） ○ 第５回協議会：H23.3月 ○ 協議会において、進捗状況の報告、今後の方向性の検討	平成22年12月 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	「確保方策（方向性）」決定に向けて ・関係機関との調整 ・課題の再整理 ・パブリックコメントの実施 →「江差線における地域交通の確保方策（方向性）」（事務局案）を作成 ○ 第６回協議会：H24.3月 ○ 関係市町との総意により、今後の方向性を決定	

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26年度末 金沢開業予定 （長野～金沢間ＪＲから経営分離）
平成２７年度末		北海道新幹線開業・代替交通機関運行開始		

参考資料

整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項

平成２０年１２月１６日

I. 整備新幹線については、今後、以下の方針に基づいて推進するものとする。

１．新規着工区間

次の区間等について、できる限り早急に完成することを前提に、平成２１年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ることとする。

（１）北海道新幹線
札幌－長万部間（整備方式は要検討）

（２）北陸新幹線
白山総合車両基地－福井間
敦賀駅部の整備

（３）九州新幹線（長崎ルート）
長崎駅部の整備

２．その他の区間

（１）北海道新幹線
新函館－長万部間について、引き続き検討を行う。
これにあわせ、新八雲駅部の設計等を行う。

（２）北陸新幹線
福井－敦賀間について、引き続き検討を行う。
これにあわせ、南越駅部の設計等を行うとともに、敦賀以西の延伸の方針の検討を進める。

（３）九州新幹線（長崎ルート）
諫早－長崎間について、引き続き検討を行う。
なお、肥前山口－武雄温泉間の複線化等を進めることとし、さらにその具体化の方法の検討を行う。

３．並行在来線

並行在来線の地方負担の軽減、運行の在り方等について、さらに検討を進める。あわせて、ＪＲ貨物の運行の在り方について、さらに検討する。

II. 以上のため、ＪＲからの貸付料等、国と地方の負担の在り方、地域開発予算、既設新幹線譲渡収入、鉄道運輸機構の特例勘定の活用等を含め、幅広い観点から財源確保の方策を検討する。

III. 平成21 年度予算等

（１）平成21 年度予算において、新規着工に伴う所要の予算を計上する。

（２）貨物調整金について、平成21 年度から、新たな設備投資に係る資本費を対象経費に追加する。