

並行在来線の経営・運行に関する基本方針の骨子

- 1 基本理念
- 2 経営主体
- 3 経営区間
- 4 運行計画
- 5 初期投資、施設・設備
- 6 運賃水準
- 7 資 金
- 8 利用促進
- 9 組 織

1 基 本 理 念

骨 子	参 考 資 料 等																												
<p>○ 地域住民の生活路線として維持 (通勤、通学、通院など地域住民の日常生活に必要な交通手段として維持する。)</p> <p>○ 安全・安心な鉄道運行 (利用者が安心して利用できるよう、旅客輸送の安全性を確保する。)</p> <p>○ 地域を結ぶ鉄道であり、地域全体で支援 (厳しい経営が予想されることから、組織と業務の効率化を図るとともに、地域全体で支援を行う。)</p> <p>○ 利用しやすい交通機関 (新幹線等との乗り継ぎをスムーズにするとともに、バスとの連携を図るなど、利用者の利便性を確保する。)</p>	<p>【五稜郭・木古内間（普通列車）の乗車人員】 (単位：人、%)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">定期</th> <th colspan="2">定期</th> <th rowspan="2">定期外</th> <th rowspan="2">計</th> </tr> <tr> <th>通勤</th> <th>通学</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,452 (60.0)</td> <td>454 (18.8)</td> <td>998 (41.3)</td> <td>966 (40.0)</td> <td>2,418</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ () 内は、計に占める割合を記載している ※江差線(五稜郭・木古内間)将来需要予測・収支予測調査報告書(平成21年3月)による</p> <p>【現行試算における公共負担額（30年間）】 (単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>公共負担合計</th> <th>北海道負担分</th> <th>沿線市町負担分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>初期投資・ 設備更新費等</td> <td>1,901.9 (683.2)</td> <td>1,521.5 (546.6)</td> <td>380.4 (136.6)</td> </tr> <tr> <td>運 行 赤 字</td> <td>3,257.1 (825.3)</td> <td>2,605.7 (660.2)</td> <td>651.4 (165.1)</td> </tr> <tr> <td>公共負担合計</td> <td>5,159.0 (1,508.5)</td> <td>4,127.2 (1,206.8)</td> <td>1,031.8 (301.7)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ () 内は、当初10年間の負担額を記載している</p>	定期	定期		定期外	計	通勤	通学	1,452 (60.0)	454 (18.8)	998 (41.3)	966 (40.0)	2,418	区 分	公共負担合計	北海道負担分	沿線市町負担分	初期投資・ 設備更新費等	1,901.9 (683.2)	1,521.5 (546.6)	380.4 (136.6)	運 行 赤 字	3,257.1 (825.3)	2,605.7 (660.2)	651.4 (165.1)	公共負担合計	5,159.0 (1,508.5)	4,127.2 (1,206.8)	1,031.8 (301.7)
定期	定期		定期外	計																									
	通勤	通学																											
1,452 (60.0)	454 (18.8)	998 (41.3)	966 (40.0)	2,418																									
区 分	公共負担合計	北海道負担分	沿線市町負担分																										
初期投資・ 設備更新費等	1,901.9 (683.2)	1,521.5 (546.6)	380.4 (136.6)																										
運 行 赤 字	3,257.1 (825.3)	2,605.7 (660.2)	651.4 (165.1)																										
公共負担合計	5,159.0 (1,508.5)	4,127.2 (1,206.8)	1,031.8 (301.7)																										

2 経 営 主 体

骨 子	参 考 資 料 等						
<p>○ 道と沿線市町等が出資して設立する第三セクター鉄道会社が第一種鉄道事業者として運営</p> <p style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">道と沿線市町等が出資する第三セクター鉄道会社が経営する。鉄路などの施設管理と列車運行を一体で行うことにより、経費を節減する。</p>	<p>【鉄道事業形態】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">第一種鉄道事業者</td> <td>鉄道施設を保有し、運行を行う鉄道事業者</td> </tr> <tr> <td>第二種鉄道事業者</td> <td>鉄道施設は保有せず、運行のみを行う鉄道事業者</td> </tr> <tr> <td>第三種鉄道事業者</td> <td>運行は行わず、鉄道施設のみを保有する鉄道事業者</td> </tr> </table>	第一種鉄道事業者	鉄道施設を保有し、運行を行う鉄道事業者	第二種鉄道事業者	鉄道施設は保有せず、運行のみを行う鉄道事業者	第三種鉄道事業者	運行は行わず、鉄道施設のみを保有する鉄道事業者
第一種鉄道事業者	鉄道施設を保有し、運行を行う鉄道事業者						
第二種鉄道事業者	鉄道施設は保有せず、運行のみを行う鉄道事業者						
第三種鉄道事業者	運行は行わず、鉄道施設のみを保有する鉄道事業者						

3 経 営 区 間

骨 子	参 考 資 料 等
<p>○ 五稜郭・木古内間</p>	<div style="text-align: center;"> <p>江差線経営分離区間(五稜郭・木古内間)駅配置図</p> <p>・営業キロ数 37.8 km ・区間内駅数 12 駅</p> </div>

4 運 行 計 画

骨 子

- 江差線(五稜郭・木古内間)の開業前の運転本数、ダイヤを基本
{ OD調査の結果を踏まえ、利用者の利便性と収支見通しの両
 面を考慮しながら、検討する。

- 第三セクター車両の函館駅への乗り入れを検討
{ 通勤、通学、通院など利用者の利便性を確保するため、函館
 駅への直通乗り入れを検討する。

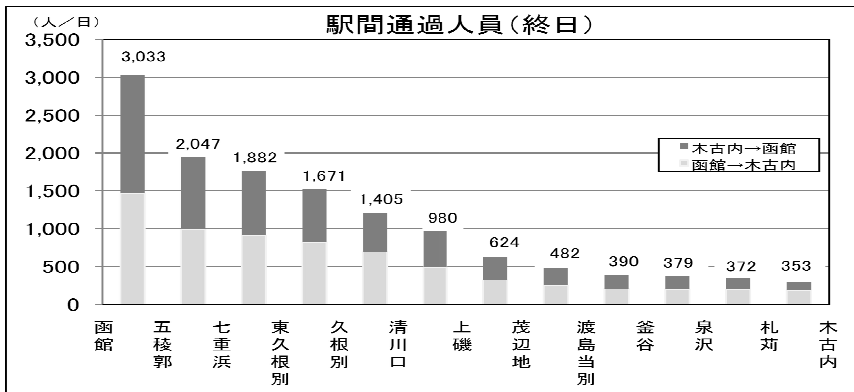
- 通勤・通学、通院の動向、新幹線等との接続を考慮した、ダイ
 ヤを編成
{ ダイヤ編成については、朝夕の通勤・通学などに配慮した利
 便性の高い運行ダイヤの設定を検討する。
 観光客の利用も見込み、新幹線、函館線との乗り継ぎの利便
 性が確保されるよう検討する。

参 考 資 料 等

【現行運転本数（普通列車）】

		運転本数（本／日）
函 館 行	木古内→函 館	9本
	上 磯→函 館	9本
上磯・木古内行	函 館→木古内	9本
	函 館→上 磯	10本
計		37本

【函館・木古内間の駅間通過人員】



※江差線(五稜郭・木古内間)将来需要予測・収支予測調査報告書(平成21年3月)による

【先行県における輸送密度】

(単位：人／日・km)

事業者	青い森鉄道	IGRいわて銀河鉄道	しなの鉄道	肥薩おれんじ鉄道	江差線
輸送密度	990	3,023	7,002	831	760

※先行他県は、平成21年度鉄道統計年報、江差線は、江差線(五稜郭・木古内間)将来需要予測・収支予測調査報告書(平成21年3月)による

5 初期投資、施設・設備

骨 子	参 考 資 料 等																												
<p>○ 列車運行に必要な施設・設備は、JR北海道から譲受することを基本 { JR北海道から譲受する資産は、列車の運行に必要なもの、かつ、できる限り低価格で譲り受けることができるよう取り組む。}</p> <p>【本社・車両基地・指令設備】</p> <p>○ JR北海道の施設・設備を有効活用 { 第三セクター会社の効率的な運営のため、本社、車両基地や指令設備などJR北海道が保有している施設の共同使用などについて検討する。}</p> <p>【駅舎】</p> <p>○ 五稜郭駅はJR北海道との共同使用、その他は駅無人化を基本 { 現行同様の委託も含め、駅無人化を検討する。}</p> <p>【車両】</p> <p>○ 車両は、JR北海道からワンマン仕様の中古車両を譲り受けることを基本 { 通学、通勤時間帯を除き、利用者数を勘案して、1両で運転できるディーゼル車を導入する。}</p>	<p>【現行JR北海道施設・設備の状況】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">施設・設備</th> <th style="width: 70%;">現 況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支 社</td> <td>JR函館支社</td> </tr> <tr> <td>駅</td> <td>直営管理：五稜郭、木古内 業務委託：七重浜、上磯 簡易委託：清川口、茂辺地、釜谷、泉沢、札苅 無人駅：東久根別、久根別、渡島当別</td> </tr> <tr> <td>車両基地</td> <td>JR函館運輸所</td> </tr> <tr> <td>指令設備</td> <td>JR函館指令センター</td> </tr> <tr> <td>車両（普通）</td> <td>キハ40系（ディーゼル車・ワンマン仕様）</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>※業務委託駅はJRグループ会社による管理、簡易委託駅は町内会等による管理</small></p> <p>【JR北海道からの譲受資産】 <small>（単位：億円、％）</small></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">資産価格</th> <th style="width: 15%;">比 率</th> <th style="width: 55%;">内 容（JR他社の例示）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土 地</td> <td style="text-align: center;">0. 6</td> <td style="text-align: center;">4. 5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他資産</td> <td style="text-align: center;">1 2. 8</td> <td style="text-align: center;">9 5. 5</td> <td>建物、線路設備（レール、枕木等）、駅設備、電路設備（電車線、変電所、信号・通信設備等）、盛土、橋梁、トンネル、機械装置等</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: center;">1 3. 4</td> <td style="text-align: center;">1 0 0. 0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><small>※平成20年時点の推定簿価による</small></p>	施設・設備	現 況	支 社	JR函館支社	駅	直営管理：五稜郭、木古内 業務委託：七重浜、上磯 簡易委託：清川口、茂辺地、釜谷、泉沢、札苅 無人駅：東久根別、久根別、渡島当別	車両基地	JR函館運輸所	指令設備	JR函館指令センター	車両（普通）	キハ40系（ディーゼル車・ワンマン仕様）		資産価格	比 率	内 容（JR他社の例示）	土 地	0. 6	4. 5		その他資産	1 2. 8	9 5. 5	建物、線路設備（レール、枕木等）、駅設備、電路設備（電車線、変電所、信号・通信設備等）、盛土、橋梁、トンネル、機械装置等	計	1 3. 4	1 0 0. 0	
施設・設備	現 況																												
支 社	JR函館支社																												
駅	直営管理：五稜郭、木古内 業務委託：七重浜、上磯 簡易委託：清川口、茂辺地、釜谷、泉沢、札苅 無人駅：東久根別、久根別、渡島当別																												
車両基地	JR函館運輸所																												
指令設備	JR函館指令センター																												
車両（普通）	キハ40系（ディーゼル車・ワンマン仕様）																												
	資産価格	比 率	内 容（JR他社の例示）																										
土 地	0. 6	4. 5																											
その他資産	1 2. 8	9 5. 5	建物、線路設備（レール、枕木等）、駅設備、電路設備（電車線、変電所、信号・通信設備等）、盛土、橋梁、トンネル、機械装置等																										
計	1 3. 4	1 0 0. 0																											

6 運 賃 水 準

骨 子	参 考 資 料 等																				
<p>○ 現行運賃の改定を基本に検討 運賃値上げによる利用者離れに配慮しつつ、収支見通しも考慮して適切な運賃設定を検討する。</p>	<p>【並行在来線各社の運賃】 (JR運賃比)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>定期外</th> <th>通勤定期</th> <th>通学定期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>しなの鉄道</td> <td>1. 24倍</td> <td>1. 49倍</td> <td>1. 61倍</td> </tr> <tr> <td>I GRいわて銀河鉄道</td> <td>1. 58倍</td> <td>2. 12倍</td> <td>1. 99倍※</td> </tr> <tr> <td>青い森鉄道</td> <td>1. 37倍</td> <td>1. 65倍</td> <td>1. 65倍</td> </tr> <tr> <td>肥薩おれんじ鉄道</td> <td>1. 28倍</td> <td>1. 29倍</td> <td>1. 27倍</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ I GRいわて銀河鉄道は、激変緩和の措置として、通学定期の運賃を補助し、当面 1.65 倍に抑制</p> <p>【現行収支試算】 開業時に30%（並行在来線先行県で最も運賃改定率の低い肥薩おれんじ鉄道と同程度）値上げを行うものとして運輸収入を設定。</p>		定期外	通勤定期	通学定期	しなの鉄道	1. 24倍	1. 49倍	1. 61倍	I GRいわて銀河鉄道	1. 58倍	2. 12倍	1. 99倍※	青い森鉄道	1. 37倍	1. 65倍	1. 65倍	肥薩おれんじ鉄道	1. 28倍	1. 29倍	1. 27倍
	定期外	通勤定期	通学定期																		
しなの鉄道	1. 24倍	1. 49倍	1. 61倍																		
I GRいわて銀河鉄道	1. 58倍	2. 12倍	1. 99倍※																		
青い森鉄道	1. 37倍	1. 65倍	1. 65倍																		
肥薩おれんじ鉄道	1. 28倍	1. 29倍	1. 27倍																		

7 資 金

骨 子	参 考 資 料 等															
<p>○ 初期投資（設備更新含む）及び開業準備費は、道、沿線市町等からの出資金及び補助金のほか、借入金を当てることを検討 ・ 厳しい経営が予測されることから、鉄道事業者の負担軽減を図るため、出資金及び補助金を充当する。 ・ 並行在来線は、地域の公共交通機関であるとともに、本州と北海道を結ぶ重要な物流ルートとしての役割を担っていることから、道と沿線市町のほか、民間に幅広く出資を求めることを検討する。</p>	<p>【現行試算における初期投資・設備更新額】 (単位：億円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>三セク借入金</th> <th>公共負担</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JR譲渡資産</td> <td>12. 9</td> <td>0. 5</td> </tr> <tr> <td>新たな設備投資</td> <td>13. 4</td> <td>14. 5</td> </tr> <tr> <td>開業準備費</td> <td>—</td> <td>4. 1</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>26. 4</td> <td>19. 0</td> </tr> </tbody> </table>		三セク借入金	公共負担	JR譲渡資産	12. 9	0. 5	新たな設備投資	13. 4	14. 5	開業準備費	—	4. 1	計	26. 4	19. 0
	三セク借入金	公共負担														
JR譲渡資産	12. 9	0. 5														
新たな設備投資	13. 4	14. 5														
開業準備費	—	4. 1														
計	26. 4	19. 0														

8 利 用 促 進

骨 子	参 考 資 料 等
<p>○ 沿線地域を中心とする主体的な取組をはじめ、第三セクター鉄道会社、行政、関係団体等の連携による取組により、地域全体で利用の拡大を目指す</p> <p>〔沿線地域の人口減少が見込まれる中、住民のマイレール意識の醸成に努めるとともに、新幹線乗客を取り込むため、沿線の観光資源などを活かした利用拡大を検討する。〕</p>	<p>【先行三セク会社における利用促進の取組状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客サービスの向上(増便、イベント列車の運行など) ・ 地域との連携(沿線イベントの情報発信、駅舎清掃、花壇整備など) ・ その他(アテンダントの配置、グッズ販売、定期代補助など)

9 組 織

骨 子
<p>○ コンパクトで効率的・機能的な組織体制の整備</p> <p>〔運行の安全性を最優先としつつ、業務委託等を含め、簡素で効率的な組織体制を検討する。〕</p> <p>○ 安全で安定的な運行体制の確保を考慮して要員を配置</p> <p>〔安全運行を実現するため、専門的技術や経験を有する要員を確保する必要がある、JR北海道からの出向者を中心に要員を確保する。〕</p>