

並行在来線の経営・運行に関する基本方針（案）

平成 25 年 月 日

道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター鉄道開業準備協議会

この基本方針は、北海道新幹線の新函館（仮称）の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」という。）から経営分離される江差線（五稜郭・木古内間）を地域の公共交通機関として存続維持するため、第三セクター鉄道会社（以下「鉄道会社」という。）の経営や運行に関する基本的な考え方を示すものである。

1 基本理念

鉄道輸送の安全性を最優先としつつ、通勤・通学・通院など沿線地域の生活路線として利用者の利便性確保に努める。

また、厳しい経営が予想されることから、簡素で効率的・機能的な組織体制を目指すとともに、マイルール意識の醸成による利用促進の取組や鉄道会社への財政的支援など、地域全体で支援を行う。

2 経営主体

道と沿線市町等が出資して設立する鉄道会社が第一種鉄道事業者として運営する。

3 経営区間

五稜郭・木古内間（37.8km）とする。

4 施設・設備

列車運行に必要な施設・設備は、JR北海道から譲り受けることを基本とする。

なお、JR北海道に対し、譲渡前における必要な整備・修繕の実施と可能な限り低価格での譲渡について要請する。

本社、車両基地や指令設備などは、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し、必要に応じてJR北海道に対し要請する。

五稜郭駅は、JR北海道との共同使用、その他の駅舎は、現行同様の簡易委託も含めた駅無人化を検討する。

車両は、利用者の状況や車両導入に伴うコストを勘案して、JR北海道に対し、ワンマン仕様のディーゼル中古車両の譲渡について要請する。

5 資 金

初期投資（設備更新含む）及び開業準備費等は、道と沿線市町からの出資金及び補助金を充当するほか、鉄道会社による借入金を充てることを検討する。

なお、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、民間に幅広く出資を求めることを検討する。

6 組 織

業務委託等を含め、簡素で効率的な組織体制を検討する。

また、安全で安定的な運行体制を実現するため、J R北海道に対し、専門的技術や経験を有する社員の出向等について要請する。

7 運行計画

（1）列車本数及びダイヤ編成

江差線（五稜郭・木古内間）の開業前における普通列車の運転本数、ダイヤを基本とし、通勤・通学・通院の動向や収支見通しも考慮して検討する。

また、新幹線等との接続についても考慮する。

（2）函館駅への乗り入れ

利用者の利便性を確保するため、車両を函館駅へ乗り入れする方向でJ R北海道と協議する。

8 運賃水準

収支見通しを考慮して、現行運賃の値上げを検討する。

なお、運賃値上げによる利用者離れの影響を考慮した上で、適正な運賃水準を検討する。

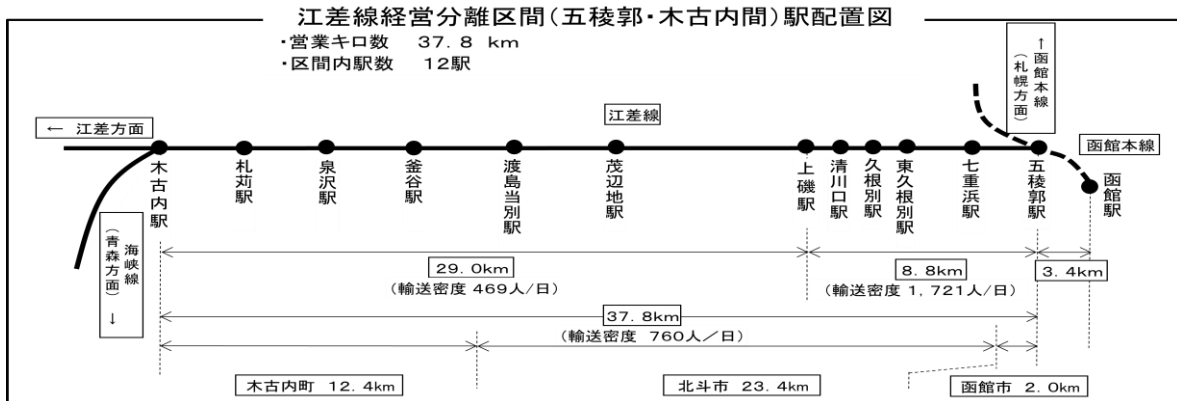
また、J R函館線との乗継割引について検討する。

9 利用促進

沿線地域を中心とする主体的な取組をはじめ、鉄道会社、行政、関係団体等が連携して取り組み、地域における利用の拡大を目指す。

また、新幹線乗客の利用を図るため、沿線の観光資源などを活かした取組を検討する。

【1 江差線経営分離区間（五稜郭・木古内間）駅配置図】



【2 五稜郭・木古内間（普通列車）の乗車人員】 (単位：人、%)

定期	通勤		定期外	計
	通勤	通学		
1,452 (60.0)	454 (18.8)	998 (41.3)	966 (40.0)	2,418

※()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

【3 現行試算における公共負担額（30年間）】 (単位：百万円)

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)

【4 鉄道事業形態】

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

【5 現行JR北海道施設・設備の状況】

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）

※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

【6 JR北海道からの譲受資産】 (単位：億円、%)

	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	12.8	95.5	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	13.4	100.0	

※平成20年時点の推定簿価による

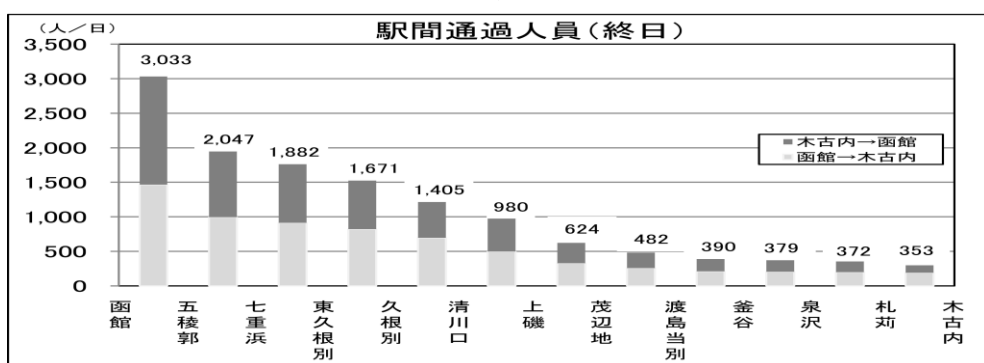
【7 現行試算における初期投資・設備更新額】 (単位：億円)

	三セク借入金	公共負担
J R 譲渡資産	1 2 . 9	0 . 5
新たな設備投資	1 3 . 4	1 4 . 5
開業準備費	—	4 . 1
計	2 6 . 4	1 9 . 0

【8 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	1 0 本
計		3 7 本

【9 函館・木古内間の駅間通過人員】



【10 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

【11 並行在来線各社の運賃】 (J R 運賃比)

	定期外	通勤定期	通学定期
しなの鉄道	1 . 2 4 倍	1 . 4 9 倍	1 . 6 1 倍
I G R いわて銀河鉄道	1 . 5 8 倍	2 . 1 2 倍	1 . 9 9 倍※
青い森鉄道	1 . 3 7 倍	1 . 6 5 倍	1 . 6 5 倍
肥薩おれんじ鉄道	1 . 2 8 倍	1 . 2 9 倍	1 . 2 7 倍

※ I G R 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

【12 現行収支試算における運賃水準の設定】

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

【13 先行三セク会社における利用促進の取組状況】

- ・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)