

道南いさりび鉄道における経営状況等について

令和4年6月

 道南いさりび鉄道株式会社

目 次

1 協議会における「検証」について

2 自己点検・評価について

(1) 利用状況

- ・ 沿線人口の推移 2
- ・ 輸送人員及び輸送密度の推移 3

(2) 収支の動向

- ・ 経常損益、設備投資等の状況 4

(3) 収支改善に向けた取組 7

(4) 収支の状況 8

3 総括 8

道南いさりび鉄道における経営状況等について

道南いさりび鉄道沿線地域協議会（以下「協議会」という。）では、「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画（以下、「経営計画」という）」に基づき、開業から5年間の利用状況や収支の動向などの検証を行うこととしている。

このため、今回、道南いさりび鉄道においては、経営計画と開業後5年間の利用状況や収支の動向などについて自己点検・自己評価を行い、協議会に対してその結果を報告するものである。

1 協議会における「検証」について

経営計画に基づき、開業から5年間の利用状況や収支の動向などの検証を行った結果、協議会としては、開業時の利用見込みや収支見込みを下回り、かつ、その改善を見込むことが困難と判断した場合には、事業形態や道・沿線市町の負担割合等の再検討を行うこととしている。

2 自己点検・評価について

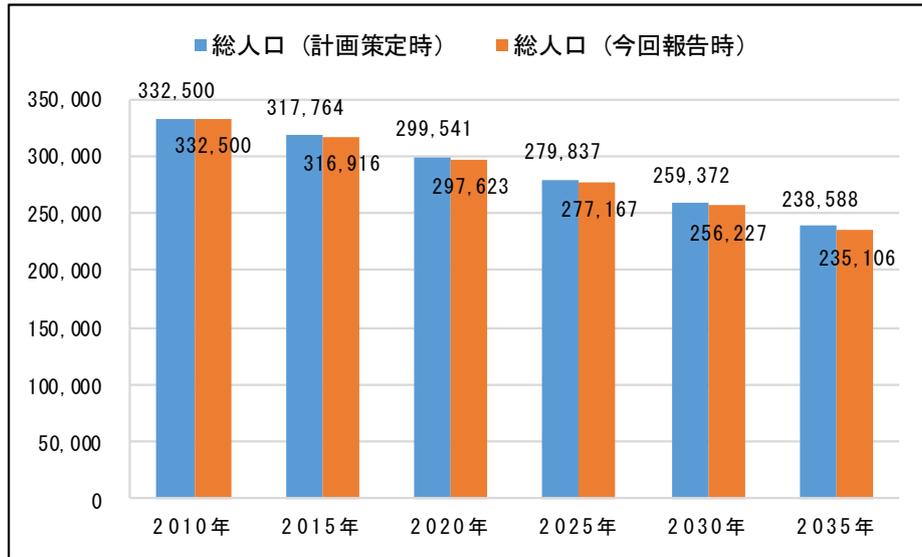
（1）利用状況

道南いさりび鉄道線は、通勤・通学・通院など沿線地域の生活路線として利用されているが、開業後の利用状況は、沿線人口の減少などの影響により、年々減少傾向にある。

ア 沿線人口の推移

経営計画策定時の沿線人口の推計では、表1のとおり2010年の総人口約33万3千人から、その後、2015年には約31万8千人、北海道新幹線札幌開業時の2030年には約25万9千人と年々減少する傾向にあったが、沿線人口の推計値について、2015年の国勢調査などを反映させた結果、沿線人口の減少は、当初計画を更に上回ることとなった。

【表1 沿線市町における人口の推計】



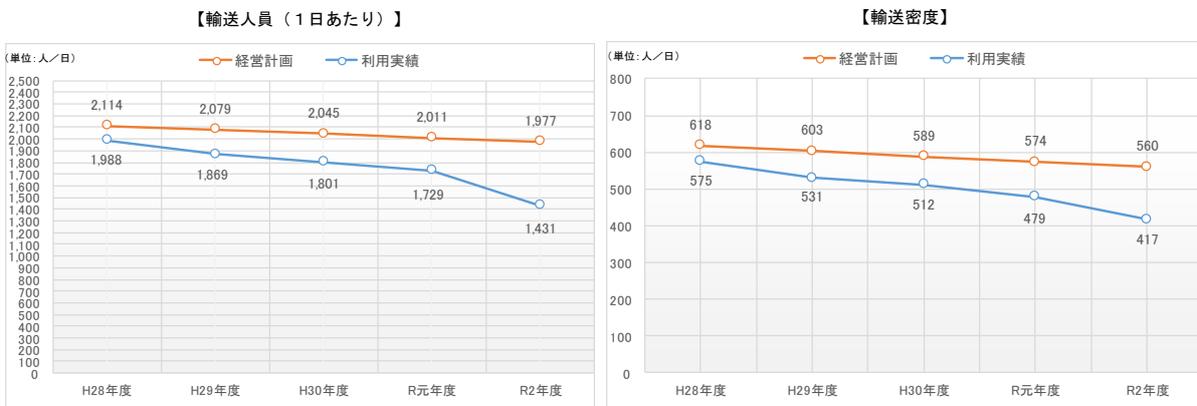
※計画策定時の推計値は、2010年は国勢調査結果、2015年及び2025年は国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（2008.12公表）

※今回報告時の推計値は、2010年及び2015年は国勢調査結果、2025年は国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（2018.3公表）

イ 輸送人員及び輸送密度の推移

輸送人員や輸送密度については、表2のとおり、開業時から利用実績が経営計画を下回っており、今後も沿線人口の減少などの影響から利用者は減少することが予測される。特に、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員等は大きく落ち込んでいる。

【表2 輸送人員及び輸送密度の推移】



＜分析結果＞

- ・ 輸送人員や輸送密度は、沿線人口の減少などにより、経営計画の予測を上回るスピードで年々減少傾向にあることから、地域の生活路線の維持にあたっては、利用増に向けた更なる取組が必要である。
- ・ 当社ではこれまで、開業時から観光列車として運行している「ながまれ海峡号」や平成30年からは通勤・通学の利便性を考慮したダイヤ編成の検討など、利用増に向けた取組を実施してきたが、沿線人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響による観光需要の急激な落ち込みなどを踏まえると、これまでの観光列車の運行や企画乗車券の販売などの利用促進策だけでは、利用者の増加を見込むことは厳しい状況にある。
- ・ このため、令和2年度から乗り放題乗車券（「いさりび1日きっぷ」）の新設や高齢者、地域団体等の潜在的な地域利用者の掘り起こしなどに努めており、また、町内会等の高齢者を対象とした団体利用や沿線市町の児童・生徒を対象とした教育利用などの需要には掘り起こしの余地もあることから、沿線市町の協力をいただきながら更なる利用促進策の検討、連携した取り組みについて検討していく必要がある。

（2）収支の動向

収支の動向については、沿線人口の減少などの影響が大きく、利用者や運賃収入の減少に加え、新型コロナウイルス感染症の長期化、さらには安全運行を確保するために必要な施設整備や修繕等により厳しい収支状況が続いている。

・ 経常損益、設備投資等の状況

収益項目の推移については、表3で示すとおり、平成28年度から令和2年度までの5年間における経営計画の合計額（以下「計画額」という。）と同期間の実績の合計額（以下「実績額」という。）を比べると、収益面では、沿線地域の人口減少の進行や開業時には想定することが困難であった新型コロナウイルス感染症の影響の長期化による運輸収入の大幅な落ち込みにより、実績額（約6億5千万円）が計画額（約7億5千万円）を約1億円下回る状況となっている。

また、国からの支援の面では、当初、計画で予定していた車両検査費用に係る国庫補助が不採択となり、国補助金の実績額（約3千万円）が計画額（約1億1千万円）を約8千万円下回る状況となっている。

今後も、長期的に運輸収入の減少が見込まれるため、高齢者の方々の利用を促す営業活動や通勤・通学以外の地域利用の掘り起こし、さらには鉄印帳事業など他の第三セクター鉄道との事業連携を図るなど、収益確保に向けた取組を進めていくこ

とが必要である。

費用面では、JR 北海道から譲渡された施設の老朽化が著しく、開業時の予想以上に損傷が進んでおり、鉄道輸送の安全性を確保するために不可欠なレールやマクラギ交換などの線路設備等の修繕が発生し、鉄道施設の維持管理に要する費用が増加したことから、表 4 のとおり、実績額（約 48 億 8 千万円）が計画額（約 25 億 3 千万円）を約 23 億 5 千万円上回る状況となっている（貨物列車の運行見合い費用分は線路使用料収入が増加している）。

なお、鉄道事業に係る費用の実績額約 91 億 2 千万円のうち、約 72 億 4 千万円は線路使用料収入となっており、約 8 割は線路使用料で回収されている。

また、現在、社員の約 7 割を JR 北海道からの出向者が占めているが、JR 北海道においても採用者の確保が困難となってきており、当社が必要とするスキルや経験を有する出向者数を確保できるか不透明な状況にある。そのため、企業としての自立を図るためには、社員のプロパー化を早急に進める必要があるが、社員のプロパー化の推進にあたっては、実務を習得するまでの養成期間が最低 3 年程度必要であり、用務に必要な人工以上の人員確保が必要となっている。

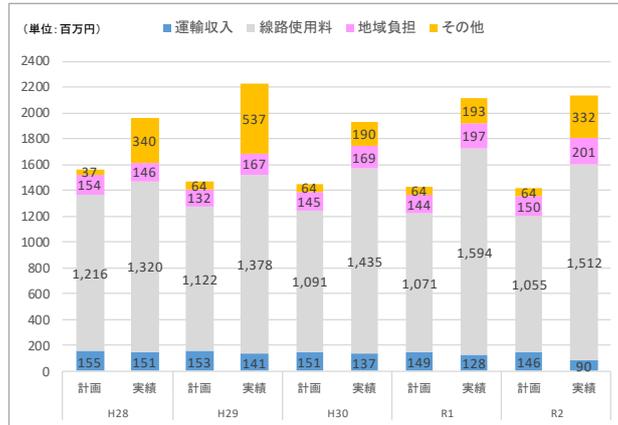
さらに、お客様対応や券売機等不具合時の対応などをはじめとする駅業務や観光列車の運行、地域密着の連携の取組などを担う営業関係職員の配置などにより、計画上の人員と実配置の人員との乖離が生じ、その結果、人件費が増加し、表 4 で示した 5 年間の実績では、実績額（約 18 億 9 千万円）が計画額（約 14 億 5 千万円※）を約 4 億 4 千万円上回る状況となっている。

なお、当初の計画では、開業後は新たな設備投資は行わず、可能な限り修繕で対応する予定であったが、安全運行を維持するために必要な老朽化設備の更新を行った結果、実績においては、表 5 のとおり、毎年度、設備投資に要する費用が発生している。

今後も、鉄道輸送の安全性の確保を図るため、老朽化した施設の設備や車両の修繕、設備更新が必要であり、また、鉄道事業の継続には、プロパー社員の採用などが不可欠であることから、引き続き、費用の増加が見込まれる。

※ 経営計画では指令業務の JR 北海道への委託は暫定的なものとしているものの、経営計画の 10 年間の収支予測においては、指令業務分の人件費は含まれていない。（指令業務直営化後の人件費見込み額約 1 億 2 千万円は委託料として輸送管理費に計上）

【表3 収益項目の推移(当初計画と実績の比較)】



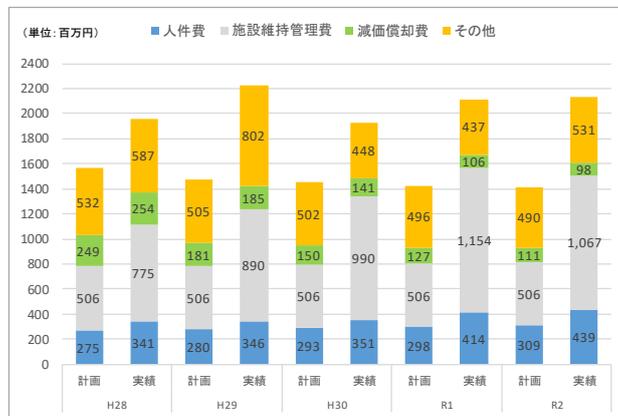
※その他:特別利益、運輸雑収、車両使用料収入、雑収入など

【5年間実績(H28~R2)】

(単位:百万円)

区分	H28年度		H29年度		H30年度		R元年度		R2年度		合計	
	計画	実績										
運輸収入	155	151	153	141	151	137	149	128	146	90	754	647
線路使用料	1,216	1,320	1,122	1,378	1,091	1,435	1,071	1,594	1,055	1,512	5,555	7,238
地域負担	154	146	132	167	145	169	144	197	150	201	725	881
その他	37	340	64	537	64	190	64	193	64	332	293	1,592
計	1,563	1,957	1,472	2,223	1,451	1,931	1,427	2,111	1,415	2,135	7,328	10,358
(参考)鉄道事業収益	1,409	1,512	1,339	1,576	1,306	1,631	1,284	1,771	1,265	1,648	6,603	8,138

【表4 費用項目の推移(当初計画と実績の比較)】



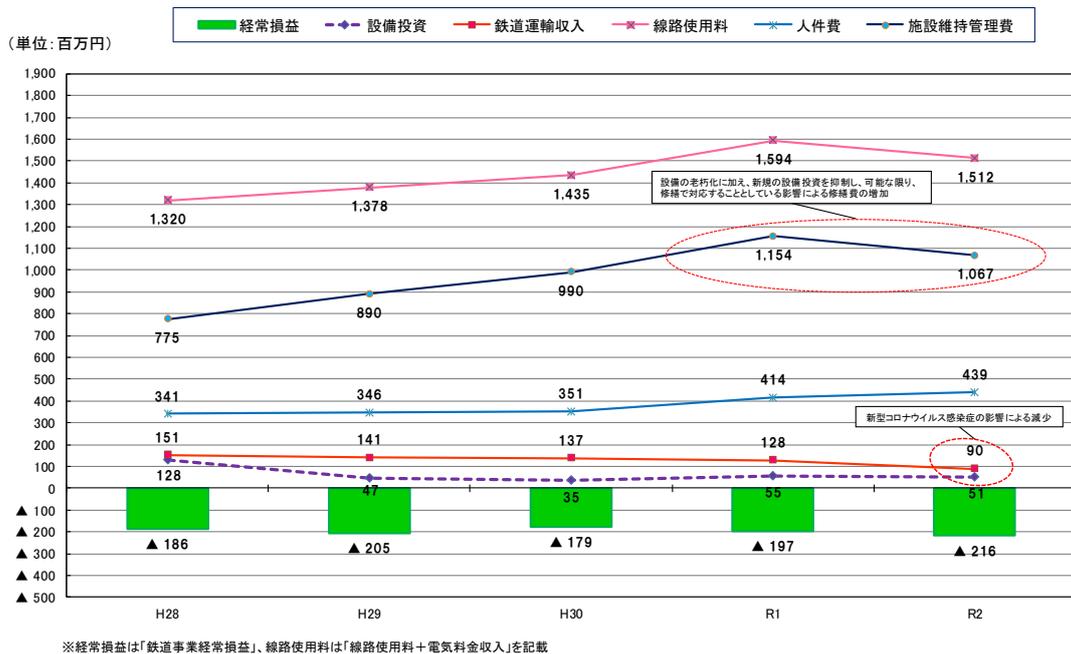
※その他:特別損失、車両維持費、運輸費、運転費、輸送管理費、一般管理費など

【5年間実績(H28~R2)】

(単位:百万円)

区分	H28年度		H29年度		H30年度		R元年度		R2年度		合計	
	計画	実績										
人件費	275	341	280	346	293	351	298	414	309	439	1,454	1,891
施設維持管理費	506	775	506	890	506	990	506	1,154	506	1,067	2,531	4,876
減価償却費	249	254	181	185	150	141	127	106	111	98	818	785
その他	532	587	505	802	502	448	496	437	490	531	2,525	2,806
計	1,563	1,957	1,472	2,223	1,451	1,931	1,427	2,111	1,415	2,135	7,328	10,358
(参考)鉄道事業費用	1,559	1,698	1,468	1,781	1,447	1,809	1,423	1,967	1,411	1,864	7,309	9,120

【表5 経常損益等の推移】



＜分析結果＞

- 沿線の人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症等の影響による観光需要の大幅な落ち込みなど、今後の運輸収入の見通しは非常に厳しい状況にある。
- また、営業活動への対応や養成期間を見込んだプロパー社員の育成に伴う人員配置について、計画上の人員と実配置との乖離による人件費の増加や、鉄道施設の老朽化に伴う修繕費などの費用増加が今後も見込まれる状況にある。
- 以上の要因から、引き続き、今後も経常損失の拡大が見込まれることから、収支改善に向けて、人件費抑制、線路使用料対象外費用の削減対策、利用促進策の検討などが必要である。

(3) 収支改善に向けた取組

収支改善方策として、開業当時から利用促進に向けた取組を積極的に実施し、観光列車の運行や沿線地域の住民等との連携による、地域の魅力発信や観光客の利用拡大を図ってきている。

<主な取組>

- ・ 「ながまれ海峡号」、「夜景列車」等の観光列車の運行を実施(2016年度～)
- ・ 沿線市町で実施される地域イベントでのオリジナルグッズの販売(2016年度～)
- ・ JR やいさりび鉄道、函館バス等が乗り放題になる「はこだて旅するパスポート」を販売(2016年度～)
- ・ 函館大妻高校や函館短大調理製菓専門学校による地元食材を活用したお菓子の車内販売(2017年度)
- ・ 函館水産高校と共同企画の缶詰の車内販売(2019年度～)
- ・ 旧国鉄色の塗色による車両運行(2018年度～)
- ・ 旧キヨスク五稜郭店を引き継ぎ、五稜郭駅店舗事業を展開(2018年度～)
- ・ 函館空港でのインバウンド向けPR活動(2018年度～2019年度)
- ・ 1日乗り降りが自由に利用できる「いさりび1日きっぷ」を発売(2020年度～)
- ・ 第三セクター鉄道等協議会による鉄印帳事業へ参画(2020年度～)



地域情報発信列車 ながまれ号



五稜郭駅売店



いさりび1日きっぷ

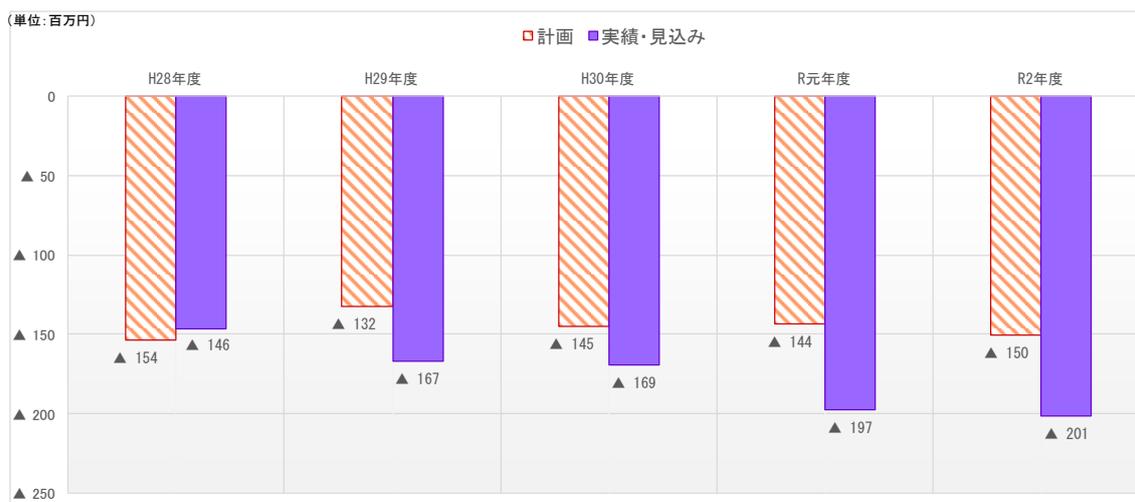
(4) 収支の状況

収支(当期純利益)の状況については、表6で示すとおり、開業初年度の平成28年度は、開業当時の見込みと実績は概ね均衡しているものの、その後徐々に乖離し、令和2年度の赤字累計額は計画と比べて22%程度の増(約1億6千万円増)となっている。

令和3年度以降についても、引き続き人件費の増加や施設整備等の影響により、乖離の幅は大きくなることが予測され、当初見込んでいた10年間での赤字額を上回る見通しである。

また、年々の赤字拡大に伴い、10年間の地域負担についても、経営計画における当初の収支予測による負担額を上回ることが想定されている。

【表6 当期純利益の推移】



※当期純利益の額は損失補てん補助金を除く

【当期純利益の状況】

(単位: 百万円)

区分	H28年度		H29年度		H30年度		R元年度		R2年度		R3年度		R4年度		R5年度		R6年度		R7年度	
	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績
計	▲154	▲146	▲132	▲167	▲145	▲169	▲144	▲197	▲150	▲201	▲154	-	▲157	-	▲162	-	▲169	-	▲184	-
累計	▲154	▲146	▲286	▲313	▲431	▲483	▲575	▲680	▲725	▲881	▲879	-	▲1,036	-	▲1,198	-	▲1,367	-	▲1,550	-

3 総括

当社では、鉄道運行に必要な安全性の確保を行った上で、利用者の利便性向上や利用拡大などの取組を進めてきたが、開業以降、新型コロナウイルス感染症の影響など、当初計画で想定していない諸課題により、利用状況・収支状況ともに、当初の経営計画を上回り予測と実績との間に乖離が生じている。

今回の分析において、今後も厳しい経営状況が続くことが予想されることから、当社としては、早期に収支改善に取り組んでいくため、引き続き、沿線市町にもご協力をいただきながら高齢者利用や教育利用など新規需要の掘り起こし、利用状況を踏まえたダイヤの見直しや車両・駅舎等への抗ウイルス剤の自社社員による塗布などをはじめとする経費削減など、収支改善に向けた取組を引き続き進めていく。

今後も、道と沿線市町に対して、毎年度、経営計画に基づき経営状況及び収支見通しなどについて分析を行いその結果を報告するとともに、経営実態を踏まえた収支改善の方策について、引き続き検討していく。