

北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線  
経営計画

平成26年7月15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

## 目次

### はじめに

I	経営の基本的な事項	
1	基本理念	1
2	経営主体	1
3	三セク鉄道会社の設立	1
4	会社の名称及び所在地	1
5	経営区間	2
6	運行形態等	2
II	経営区間に関する事項	
1	経営区間の概要	2
2	将来旅客需要予測	3
III	施設・設備等に関する事項	
1	基本的な考え方	6
2	主な施設・設備等	6
IV	運営に関する事項	
1	旅客列車の運行計画	6
2	運営体制	6
3	組織要員計画	9
4	営業計画	10
V	経営スキームに関する事項	
1	基本的な考え方	12
2	出資金	12
3	初期投資や運行経費に係る資金手当	12
VI	収支に関する事項	
1	開業準備費	13
2	初期投資	13
3	運行収支	13
4	安全な運行体制の構築に係る経費等	14
5	収支予測	14
6	開業後11年目以降の見通し	15
VII	利用促進に関する事項	15
VIII	経営改善に関する事項	16
IX	安全管理体制に関する事項	16
X	今後のスケジュール	17
	参考資料 並行在来線の経営・運行に関する基本方針	18

## はじめに

この経営計画は、平成27年度末に予定されている北海道新幹線新函館北斗の開業に伴い、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、新たに設立する第三セクター鉄道会社（以下「三セク鉄道会社」という。）の経営の基本的事項を取りまとめたものであり、三セク鉄道会社は、この経営計画を踏まえ、具体的な事業計画等の検討を進め、鉄道事業許可申請を行う。

また、北海道並びに函館市、北斗市及び木古内町（以下「沿線市町」という。）は、道民や民間企業等の協力を得ながら、利用促進や経営安定化対策等に取り組むことにより、三セク鉄道会社の経営を支援する。

## I 経営の基本的な事項

### 1 基本理念

江差線（五稜郭・木古内間）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、鉄道輸送の安全性、安定的な運行と経営基盤を確保するため、以下の方針に基づき経営に当たる。

- ①鉄道輸送の安全性を最優先とする。
- ②沿線地域の生活路線として利用者の利用実態に即した利便性確保に努める。
- ③簡素で効率的・機能的な組織体制を目指す。
- ④利用促進の取組や財政的支援など地域全体で支援を行う。

### 2 経営主体

三セク鉄道会社が、自己の鉄道線路により旅客運送を行う、いわゆる「上下一体」の第一種鉄道事業者として経営に当たる。

### 3 三セク鉄道会社の設立

平成27年度末に予定されている北海道新幹線新函館北斗開業に併せて、経営分離される並行在来線区間の運営をJR北海道から引き継ぐことに伴い、安全かつ安定的な運行を確保するため、鉄道事業許可申請など具体的な開業準備を進める必要があることから、平成26年8月に北海道及び沿線市町の出資により、三セク鉄道会社を設立する。

### 4 会社の名称及び所在地

開業準備にあたる三セク鉄道会社の名称は、「北海道道南地域並行在来線準備株式会社」とし、国やJR北海道との協議などを行うため、15人体制で札幌市内に設立する。

その後、平成27年夏頃を目途に民間企業等による増資を行うとともに、本社を函館市内へ移転し、順次要員を確保し開業に備える。

なお、会社設立後、公募により新社名を決定する。

## 5 経営区間

五稜郭・木古内間（営業キロ37.8km、駅数12駅）とする。

## 6 運行形態等

鉄道線路は、現行の単線・電化設備をJR北海道から引き継ぐ。  
ただし、旅客は、採算性を考慮し、ディーゼル車両により運行する。

	旅 客	貨物（JR貨物）
車 両	ディーゼル	電気機関車によるけん引
線 路	単線・電化	

## II 経営区間に関する事項

### 1 経営区間の概要

#### (1) 旅客列車の運行状況

##### 【列車運転本数（普通列車）】

※平成26年3月改正ダイヤによる

		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

※上記のほか、特急20本/日、寝台特急28本/週、寝台急行2本/日運行

#### (2) 旅客列車の輸送状況

##### 【五稜郭・木古内間（普通列車）の乗車人員】

（単位：人/日、%）

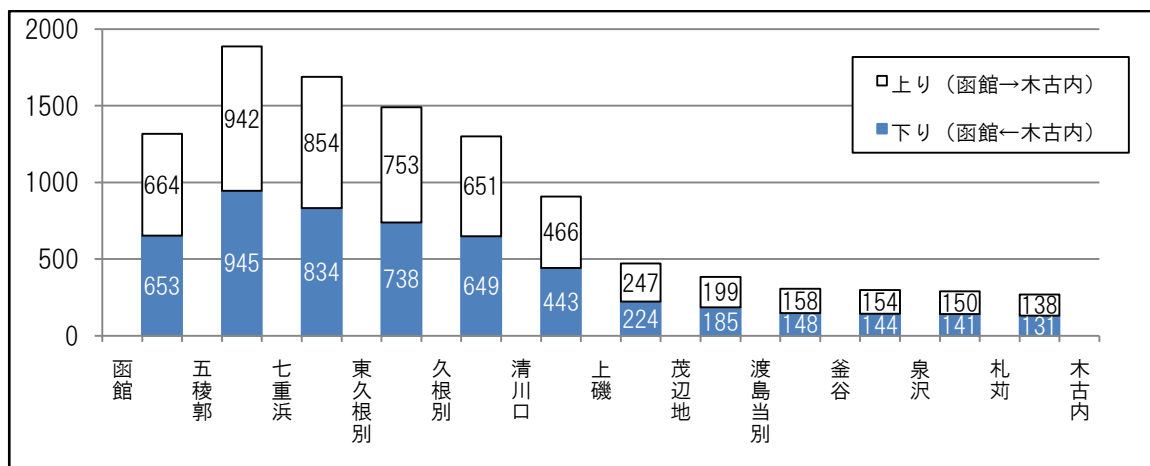
定 期			定期外	計
	通 勤	通 学		
1,279 (58.9)	415 (19.1)	864 (39.8)	894 (41.1)	2,173

※（ ）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）等に係る旅客流動等調査報告書（平成25年3月）による

##### 【函館・木古内間の駅間通過人員】

（単位：人/日）



※江差線（五稜郭・木古内間）等に係る旅客流動等調査報告書（平成25年3月）による

### (3) 貨物列車の運行状況

貨物列車は、臨時便を併せて上下51本/日運行されており（平成26年3月改正ダイヤによる）、年間460万トン程度の輸送量となっている。

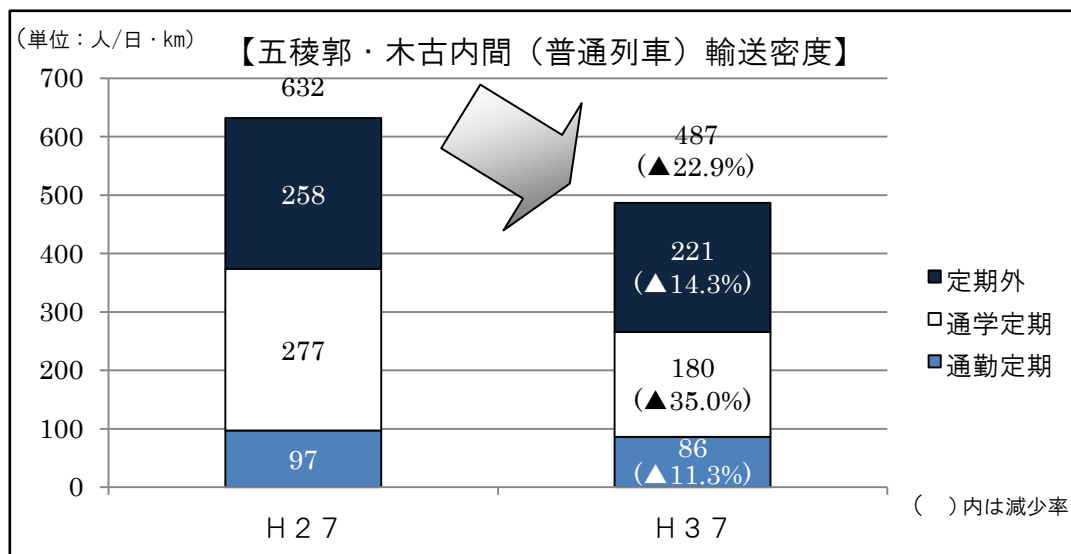
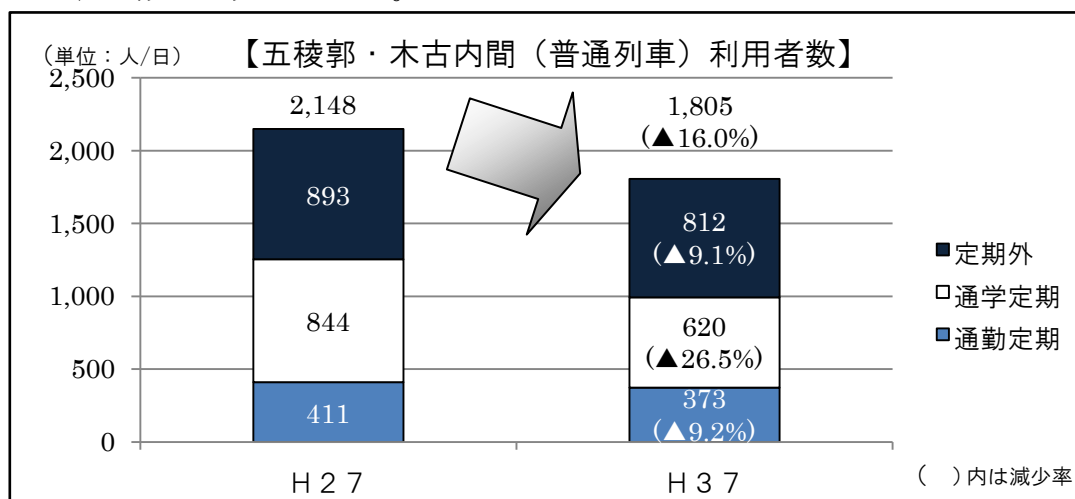
また、輸送品目は、北海道からは、たまねぎ、馬鈴薯、米、乳製品、紙製品など、本州からは宅配貨物、飲料、加工食品、書籍などとなっている。

※ 平成24年度鉄道貨物輸送年報、JR貨物資料による

## 2 将来旅客需要予測

駅勢圏（駅を中心に当該駅の利用に関する需要が一定以上存在する範囲）の人口予測をもとに、輸送需要予測を開業後の10年間について実施したところ、並行在来線区間の利用者は、平成27年度の2,148人/日から平成37年度は1,805人/日と16.0%の減少が見込まれる。

また、券種別に見ると、通勤定期は9.2%、通学定期は26.5%、定期外は9.1%の減少が見込まれる。



※江差線（五稜郭・木古内間）等に係る旅客流動等調査報告書（平成25年3月）による

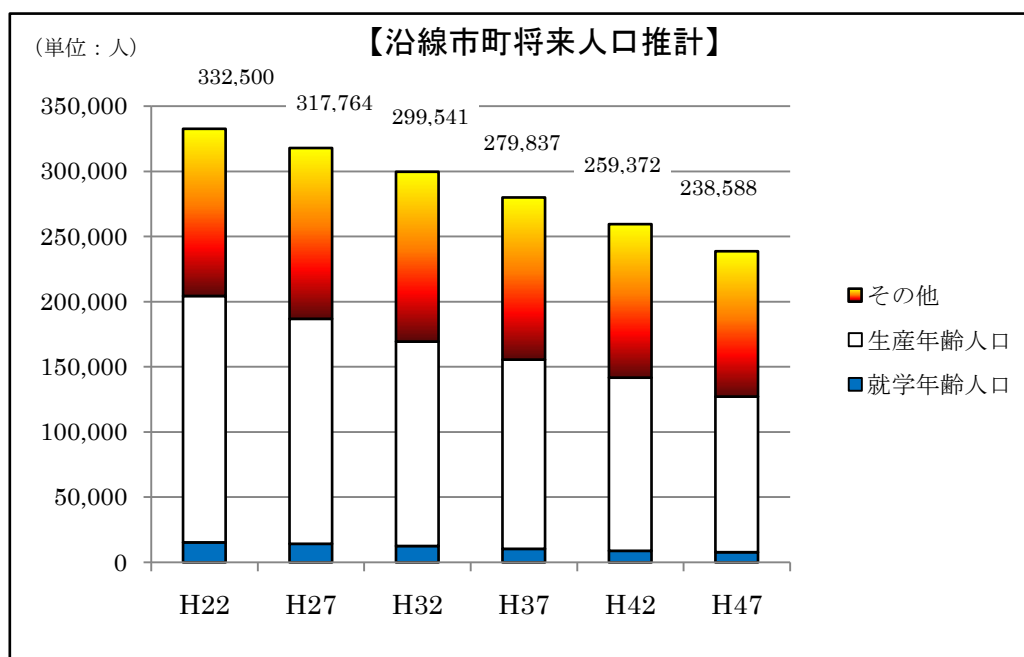
## 【沿線市町将来人口推計】

(単位：人、%)

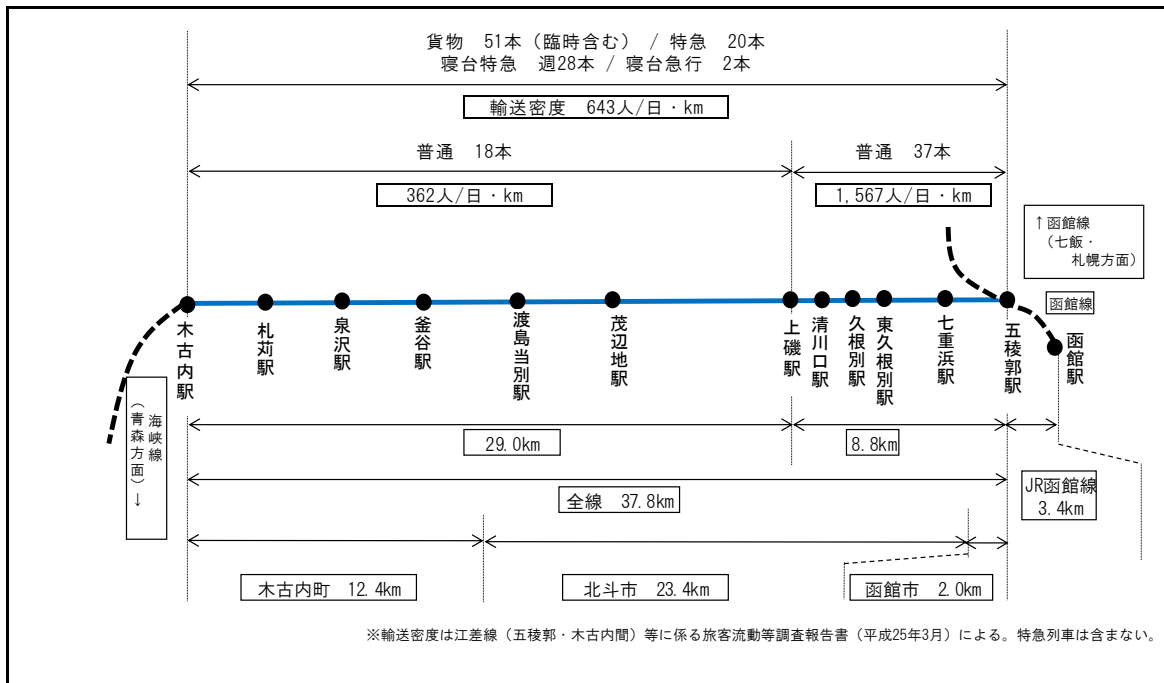
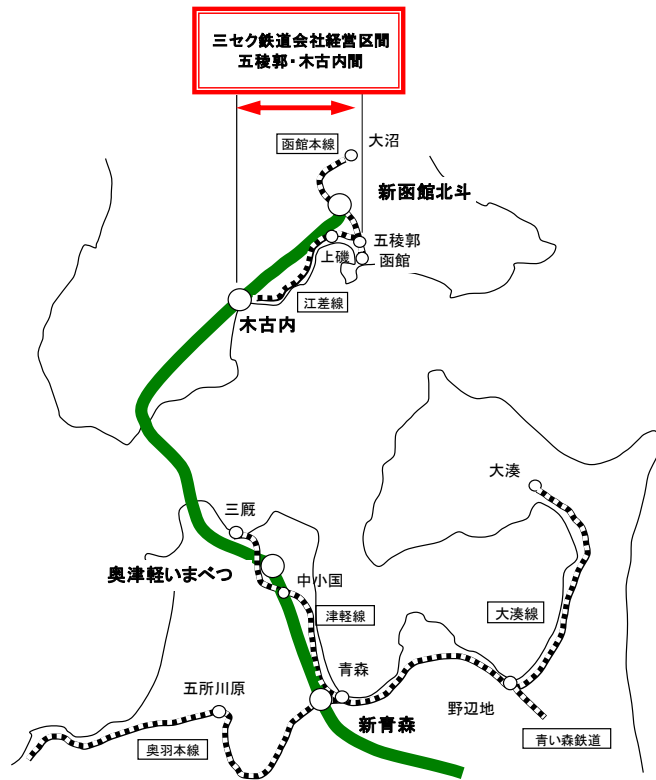
		平成 22 年	平成 27 年	平成 37 年	減少率	
					H22-37	H27-37
函館市	生産年齢人口	171,405	154,947	126,824	26.2	18.2
	就学年齢人口	12,747	11,596	8,319	34.8	28.3
	総人口	279,127	265,253	230,671	17.4	13.0
北斗市	生産年齢人口	30,038	29,404	26,974	10.3	8.3
	就学年齢人口	2,376	2,484	1,971	17.1	20.7
	総人口	48,032	47,662	45,396	5.5	4.8
木古内町	生産年齢人口	2,830	2,422	1,669	41.0	31.1
	就学年齢人口	208	169	87	58.2	48.5
	総人口	5,341	4,849	3,770	29.4	22.3
沿線市町計	生産年齢人口	204,273	186,773	155,467	23.9	16.8
	就学年齢人口	15,331	14,249	10,377	32.3	27.2
	総人口	332,500	317,764	279,837	15.8	11.9

※平成 22 年は、国勢調査結果、平成 27 年及び 37 年は、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口 (H20.12 発表) による

※生産年齢人口は、15～64 歳人口、就学年齢人口は 15 歳～19 歳人口による



# 三セク鉄道会社経営区間（五稜郭・木古内間）概要図



### Ⅲ 施設・設備等に関する事項

#### 1 基本的な考え方

現在、J R北海道が経営している江差線（五稜郭・木古内間）を引き継ぐことから、列車運行に必要な施設・設備は、現行資産を最大限活用することとし、J R北海道から譲り受けることを基本とするが、この区間は平成24年4月以降、3度にわたりJ R貨物の列車脱線事故が発生していることから、安全運行体制の構築に関する基本合意に基づき、J R北海道において経営分離区間全体にわたる万全な安全体制を確保する。

また、新たに整備が必要となる施設・設備は、安全性を確保した上で、必要最小限の機能とするとともに、J R北海道が保有する施設・設備を共同使用することとし、J R北海道と協議を進め、初期投資額の圧縮に努める。

#### 2 主な施設・設備等

##### (1) 鉄道資産（土地、建物、線路設備、駅設備、電路設備等）

列車運行に必要な施設・設備は、現在、江差線（五稜郭・木古内間）を運行しているJ R北海道から譲渡前に必要な整備・修繕や不用となる資産を整理した上で譲り受ける。

##### (2) 車両

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、J R北海道からワシマン仕様の中古ディーゼル車両（キハ40形・9両）を譲り受ける。

##### (3) 指令システム

列車の運行管理を行う指令システムは、J R北海道が保有している施設・設備を共同使用する。

##### (4) 車両基地

車両の検査などを行う車両基地は、J R北海道が保有している函館運輸所及びその設備を共同使用する。

##### (5) 本社事務所建物

開業時における本社は、異常時における緊急体制の確立や効率的・機能的な組織体制を目指すため、函館市内のJ R北海道の建物を賃借する。

##### (6) 保守用機器等

車両及び鉄道施設の保守管理に必要な機器やシステム等は、可能な限り、J R北海道から譲り受ける、もしくはJ R北海道から賃借するとともに、新たに設備が必要な場合には、安全性を確保した上で必要最小限の機能とするなど、初期投資額の圧縮に努める。



## IV 運営に関する事項

### 1 旅客列車の運行計画

#### (1) 基本的な考え方

利用者の利便性の維持・確保を図る観点から、現行の江差線(五稜郭・木古内間)の普通列車の運転本数、列車ダイヤを基本とする。

また、利用者の利便性を考慮し、函館駅への乗り入れや連絡運輸の範囲等について検討する。

※ 寝台列車の運行は、J R北海道等に対して存続要請しているが、J R北海道では存廃を検討中であることから、経営計画においては運行を見込まない。

#### (2) 列車本数及びダイヤ編成

通勤・通学・通院の動向や収支見通しなど、具体的に以下の事項などについて考慮しながら、平成27年秋頃のダイヤ設定に向けて検討する。

①朝夕の通学や通勤などに配慮したダイヤ編成に努める。

②新幹線や特急列車等との乗り継ぎ利便性等が確保されるよう、J R北海道と調整する。

#### 【列車運転本数(普通列車)再掲】

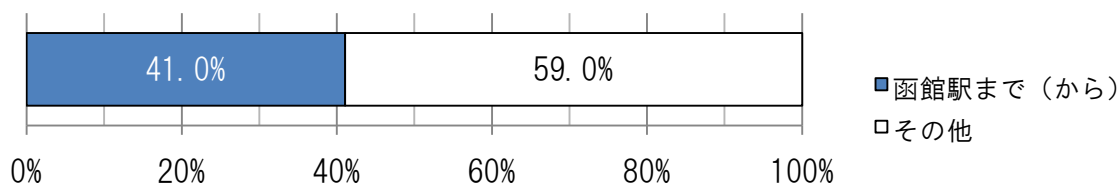
※平成26年3月改正ダイヤによる

		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

※上記のほか、特急20本/日、寝台特急28本/週、寝台急行2本/日運行

#### (3) 函館駅への乗り入れ

三セク鉄道会社の経営区間は五稜郭・木古内間となるが、利用者の利便性を確保するため、五稜郭駅での乗り換えが生じないように、三セク鉄道会社の列車がJ R函館駅まで乗り入れる。



※江差線(五稜郭・木古内間)等に係る旅客流動等調査報告書(平成25年3月)による

#### (4) 車両及び乗務員運用

車両及び乗務員は、効率的な運用を念頭に置き、J R北海道と協議を進める。

なお、現在、江差線(五稜郭・木古内間)を運行しているJ R北海道と同様にワンマン運行を行う。

## 2 運営体制

### (1) 基本的な考え方

駅の管理体制は、利用実態や現行の管理状況を踏まえ、利用者に不便とならない範囲でより効率的な方法等について検討する。

また、施設・設備等の保守管理体制は、安全性の確保を最優先に体制等の整備を進める。

## (2) 駅の管理体制

駅の管理は、現行の管理状況等を踏まえ、より効率的な方法等について検討を進め、五稜郭駅は、J R北海道との共同使用駅とし、自動券売機は三セク鉄道会社が設置するが、窓口・改札等の業務はJ R北海道に委託する。

その他の駅は、乗車券販売や改札業務を行う駅員の配置は行わないが、住民等への委託（簡易委託）や利用しやすい自動券売機への更新などを基本に利用者に不便とならないよう、乗車券の販売体制を整備する。

また、J R乗車券の発券端末（マルス端末）は、J Rに乗り継ぐ利用者の利便性確保に繋がる一方、設置コスト等の課題があることから、設置しない。

### 【江差線各駅の管理体制】

現 行	三セク鉄道会社移行後
社員配置駅 (五稜郭)	共同使用駅とし、窓口・改札等の業務をJ R北海道に委託する 三セク鉄道会社用自動券売機を新設する 定期券については、J R北海道窓口で販売する
(木古内)	窓口営業は行わない 自動券売機を新機種に更新する 定期券については、駅周辺で委託販売や取次販売等を行う方向で木古内町と協議する
業務委託駅(JRグループ会社による管理) (七重浜・上磯)	窓口営業は行わない 自動券売機を新機種に更新する 定期券については、駅周辺で委託販売や取次販売等を行う方向で北斗市と協議する
簡易委託駅 (清川口・茂辺地・釜谷・泉沢・札苅)	現行のとおりとする方向で、受託者と協議する
無人駅(券売機あり) (東久根別)	自動券売機を新機種に更新する
無人駅(券売機なし) (久根別・渡島当別)	現行のとおりとする

## (3) 車両の保守管理体制

日常的な検査・修繕である仕業検査及び交番検査は、故障・事故などの緊急時に対応できる技術力を保持するため、直営で実施することを基本とし、要部検査及び全般検査等は、大規模な施設や要員が必要となり、検査の頻度も少ないことから、外注する。

また、車両の給油・清掃作業等は、J R北海道において現在外注化されているが、一部作業を直営化する方向で検討を進める。

### 【車両検査の種類内容と検査周期】

検査名	検査周期	検査時間	検査内容	対応方向
仕業検査	1 4 4 時間	1 時間弱	消耗品取替、各装置の状態、作用を外部から検査	直 営

交番検査	90日	1日	消耗品取替、各装置の機能、絶縁抵抗を在姿状態で検査	直 営
要部検査	48ヶ月又は 50万km	20日～ 1ヶ月	動力・走行・ブレーキ装置及び重要装置の主要部分検査	外 注
全般検査	96ヶ月	1ヶ月	主要部分を取り外し、全般的に検査	

#### (4) 運行管理体制

安全な輸送を確保するほか、災害時や異常時に早期に運転再開を行うための旅客列車及び貨物列車の指令（輸送・電気・施設）業務は、自社で実施する。

なお、開業時は、円滑に移行するためにも、指令業務をJR北海道に暫定的に委託する。

#### (5) 鉄道施設の保守管理体制

鉄道施設の保守管理は、現在と同様に旅客列車に加え、貨物列車が運行することを踏まえ、その安全・安定輸送を確保する体制を整備する。

また、効率的な保守管理体制とするため、管理的業務（※）以外は、可能な限り外注化を図る方向で検討を進める。

なお、大規模修繕等の実施にあたっては、JR北海道からの技術的な協力を受ける。

※ 検査結果に基づく施設の使用の適否の判断や保守計画の策定といった鉄道施設の保守管理業務

### 3 組織要員計画

#### (1) 基本的な考え方

鉄道事業の安全性を最優先した上で、本社と現場の一体化を図りつつ、業務委託等も含め、簡素で効率的・機能的な組織体制を検討する。

なお、この組織要員計画は、現段階において想定しうる諸条件を前提に記載しているものであり、今後の各関係先との協議等により、変動することがある。

#### (2) 要員の配置計画

鉄道運行の安全性を第一に考え、開業時は70人程度（開業当初は指令業務をJR北海道に暫定委託し、委託期間終了後は85人程度）の要員を配置する。

経営企画部	10人程度
運輸部運輸課（乗務員、車両保守要員等）	40人程度
	（委託期間終了後 55人程度）
〃 施設課（施設保守要員、電気担当等）	20人程度

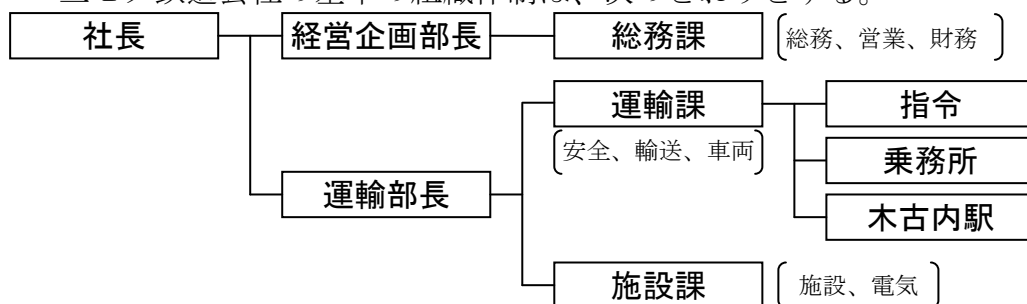
なお、経営区間は、旅客列車に加え、貨物列車が運行する区間であり、運行の安全性を確保するため、当初は、専門的技術や経験を有するJR北海道社員の出向等により対応することとし、順次、職員のプロパー化を進める。また、プロパー化を進めるに伴い、より一層の業務効率化に努める。

プロパー社員養成にあたっては、研修の受け入れや専門的技術の習得等、OB

社員の雇用等について J R 北海道の協力を得る。

### (3) 組織体制のイメージ

三セク鉄道会社の基本の組織体制は、次のとおりとする。



※ 運輸部は、運輸部長（安全統括管理者）のもとに、安全、輸送、車両、指令、乗務所、木古内駅、施設、電気の各部門が総合的かつ一体的に統制管理できる組織とする。  
 なお、木古内駅に配置する社員は、駅構内において 24 時間体制で信号取扱業務及び車両入換え業務を行う。

## 4 営業計画

### (1) 運賃設定の基本的な考え方

旅客運賃は、適正な受益者負担の水準に設定することが基本であるが、設定に当たっては、「Ⅱ 2 将来旅客需要予測」を考慮するとともに、先行事例や並行する路線バス等の運賃水準も参考に、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性も考慮して検討する。

### (2) 運賃制度の概要

#### ①乗車券等の種類

乗車券は、普通乗車券、定期乗車券（通学及び通勤）、回数乗車券、団体乗車券の発行を基本とする。

また、割引運賃は、定期券や回数券のほか、身体障がい者割引、知的障がい者割引等について、J R 北海道や先行事例の状況等を踏まえて検討する。

#### ②運賃水準

先行事例や並行する路線バス等の運賃水準も参考に、現行の J R 運賃と比較して、概ね 1.3 倍程度に値上げする。

#### 【並行在来線各社の普通運賃との比較】

	収 支 均 衡	運 賃 改 定 案	青い森 鉄道	I GRいわて 銀河鉄道	肥薩おれんじ 鉄道	3 社平均
JR 運賃からの改定率	3.40 倍	1.31 倍	1.37 倍	1.58 倍	1.28 倍	1.4 倍
1km 当たりの運賃	68.27 円	26.34 円	24.15 円	27.63 円	27.16 円	26.32 円

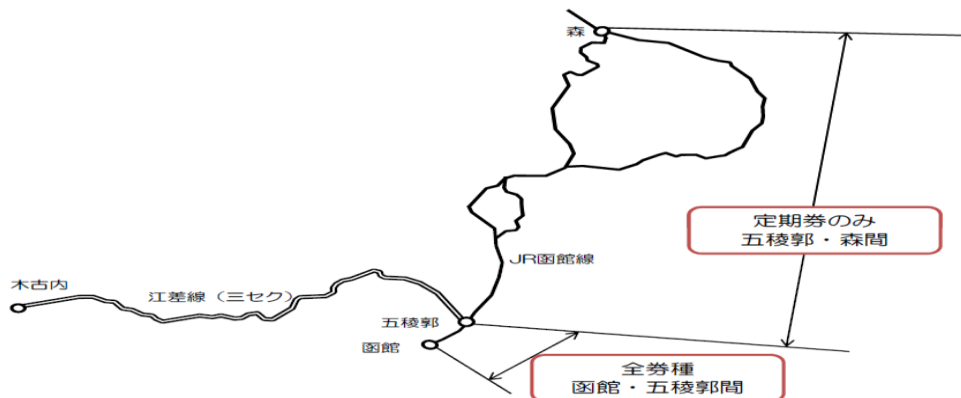
- ・ 先行事例のうち、しなの鉄道は輸送密度が大きく異なるため、比較対象から除外した。
- ・ J R 運賃からの改定率は、改定前の J R 運賃の水準が異なるため、先行県 3 社と江差線の改定後運賃はほぼ同水準となる。
- ・ 1km 当たり運賃は、11～38km の区間の運賃から算出した。

### (3) 三セク鉄道会社とJR北海道の乗継利用

#### ①連絡運輸（他会社の乗車券を購入できる範囲）

並行在来線の経営分離により、江差線（五稜郭・木古内間）と函館線が別会社による運営となっても、これまでどおり1枚の乗車券で利用できるよう、三セク鉄道会社とJR北海道との連絡運輸を実施する。範囲は、列車の乗り入れ区間である五稜郭・函館間のほか、沿線地域の高校進学状況等を踏まえて、定期券については五稜郭・森間も対象とする。

#### 【連絡運輸範囲図】



#### ②乗継割引制度

並行在来線の経営分離により、江差線（五稜郭・木古内間）と函館線が別会社による運営となることから、例えば江差線内の各駅から函館駅まで乗車する場合は、三セク鉄道会社とJR北海道双方の初乗り運賃を支払うこととなり、利用者の負担が増加する。

平成24年度に実施した江差線（五稜郭・木古内間）等に係る旅客流動等調査においては、JR函館駅と江差線各駅間の乗継利用が約4割を占めていることから、利用者負担の軽減を図るため、JR函館線との乗継割引を導入する。

#### ア 普通乗車券

先行事例等も踏まえ、JR函館駅と三セク鉄道会社営業区間内の各駅との間を普通乗車券で利用する場合には、三セク鉄道会社運賃に平均50円の乗継割引を適用する。

#### 【普通乗車券を利用する場合の運賃（案）】

※平成26年5月1日現在

	函館～上磯	函館～木古内
現行	上磯 ————— 函館 260円	木古内 ————— 函館 840円
経営分離後	上磯 <small>並行在来線</small> ..... 五稜郭 <small>JR</small> ————— 函館 <small>並行在来線の運賃</small> <small>JR線の運賃</small> 300円 + 210円 = 510円・・・① ① - 50円(三セク乗継割引) = 460円 (1.77倍)	木古内 <small>並行在来線</small> ..... 五稜郭 <small>JR</small> ————— 函館 <small>並行在来線の運賃</small> <small>JR線の運賃</small> 1,090円 + 210円 = 1,300円・・・② ② - 50円(三セク乗継割引) = 1,250円 (1.49倍)
バス	上磯駅前通 ————— 函館駅前 440円	木古内駅前 ————— 函館駅前 800円

※経営分離後の並行在来線の運賃は、現在想定している改訂後の額（JR運賃の1.3倍）

## イ 定期券及び回数券

通院など乗車頻度が高い利用者の負担増を緩和するため、連絡運輸範囲内において三セク鉄道会社とＪＲ北海道双方の運賃を割り引く回数券（特別企画乗車券）を発行する。

この特別企画乗車券については、運賃上昇率の平準化を図るとともに、商品内容（有効期間や綴り枚数）も利用者にとって使いやすいものとなるよう、今後ＪＲ北海道と協議を進める。

また、連絡運輸範囲内の定期券についても、三セク鉄道会社とＪＲ北海道双方の運賃を割り引くこととし、運賃上昇率の平準化が図られるよう割引率等の具体的な内容について、今後ＪＲ北海道と協議を進める。

## V 経営スキームに関する事項

### 1 基本的な考え方

地域をつなぐ鉄道会社として、安定的な運行と経営基盤を確保するための経営スキームを構築する。

### 2 出資金

#### (1) 総額

5.7億円程度とする。

〔資本金：4.7億円程度、資本準備金：1億円程度〕

#### (2) 出資

##### ①設立時

設立時は、当面の開業準備に要する2.3億円程度を道及び沿線市町が8：2の割合で出資する。

##### ②増資時

2年度の開業準備に要する2.4億円程度のほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を増資する。

また、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、民間に出資を求める。

増資後の具体的な出資者ごとの出資金額は、次のとおりとする。

出資者	出資比率	出資金額
北海道	66%程度	3.8億円程度
市町	16%程度	0.9億円程度
民間	18%程度	1.0億円程度
計		5.7億円程度

### 3 初期投資や運行経費に係る資金手当

初期投資は、道と沿線市町からの補助金及び三セク鉄道会社による長期借入金を

充てるとともに、開業後は、運行収入が運行経費を下回り、運行赤字が発生する見込みとなっていることから、道と沿線市町からの補助金を充当することとし、今後、支援スキームを検討する。

## VI 収支に関する事項

### 1 開業準備費等

#### (1) 基本的な考え方

会社設立から開業までの間に必要となる経費等として必要額を見込む。

#### (2) 主な内容及び規模

開業準備費は、会社設立にかかる経費や登録免許税、鉄道事業許可申請に係る経費、安全対策全般の検討に要する経費、人件費などであり、4.7億円程度を見込むほか、災害・事故等の緊急時に備えた準備金相当として1億円程度を見込む。

#### (3) 資金手当

道及び沿線市町並びに民間からの出資金を充てる。

### 2 初期投資

#### (1) 基本的な考え方

初期投資は、「Ⅲ 施設・設備等に関する事項」の考え方を踏まえ、①鉄道資産、②新たな設備投資として、それぞれ必要額を見込む。

#### (2) 主な内容

項 目	内 容
鉄道資産、車両 (JR譲受資産)	土地、建物、線路設備(レール、枕木、盛土、橋梁、トンネル等)、駅設備、電路設備(電車線・変電・信号・通信設備等)、機械装置、中古ディーゼル車両(9両)等
新たな設備投資	指令システム、保守用機器等

#### (3) 資金手当

初期投資のうち、線路使用料収入が見込まれるもの(貨物列車走行に伴う追加的経費や旅客と貨物が共同で使用する設備等にかかる経費のうちの貨物分)は、三セク鉄道会社による長期借入金を充て、その他については、道と沿線市町からの補助金を充てる。

### 3 運行収支

#### (1) 支出見込み

経費は、「Ⅲ 施設・設備等に関する事項」、「Ⅳ 1 旅客列車の運行計画」、「Ⅳ 3 組織要員計画」の考え方等を踏まえ、人件費、運行経費、施設保存費、管理経費等を見込む。

## (2) 収入見込み

運行収入は、「Ⅱ 2 将来旅客需要予測」、「Ⅳ 1 旅客列車の運行計画」、「Ⅳ 4 営業計画」の考え方等を踏まえ、見込まれる運賃収入、線路使用料、国庫補助金等を見込む。

※ 寝台列車運行に関わる旅客収入は、J R北海道等に対して存続要請しているが、J R北海道では存廃を検討中であることから、経営計画においては収入を見込まない。

## (3) 運行経費に係る資金手当

開業後は、運行収入が運行経費を下回り、運行赤字が発生する見込みとなっていることから、道と沿線市町からの補助金を充当する。

## 4 安全な運行体制の構築に係る経費等

開業準備費において、開業前に行う安全マネジメント体制の検討やJ R北海道から譲受する鉄道資産の安全性の確認等に要する経費を計上するほか、現時点で想定しうる諸条件を前提に、開業後の安全運行に必要な経費を計上する。

## 5 収支予測

上記1～4を踏まえ、三セク鉄道会社設立から開業後10年間累計の収支予測は、次のとおりである。

なお、この収支予測は、現段階において想定しうる諸条件を前提に行うものであり、今後の各関係先との協議等により、変動することがある。

区分	項目	金額
開業準備費	開業準備費 (a)	5.7 億円程度
	民間出資 (b)	1 億円程度
	差引①(a)-(b)	4.7 億円程度
初期投資・ 運行経費	初期投資(鉄道資産、車両等) (c)	2.7 億円程度
	鉄道資産、車両 (J R譲受資産)	1.6 億円程度
	新たな設備投資	1.1 億円程度
	運行経費 (人件費、運輸費等) (d)	15.7 億円程度
	収入(運行収入、借入金、線路使用料等) (e)	14.8 億円程度
	差引②(c)+(d)-(e)	3.5 億円程度
差引 (①+②) (A)		4.0 億円程度
J R北海道支援額 (B)		1.6 億円程度
交付税 (C)		1 億円程度
道・沿線市町の実質負担額 (A) - (B) - (C)		2.3 億円程度

注1 四捨五入の関係で計が一致しない場合がある。

2 経費については、安全性を最優先として、より効率的な業務体制の構築などにより、一層の圧縮を図る。

3 J R北海道からの支援については、J R譲受資産と同程度の支援を受けることとしており、現段階では、1.6 億円程度と見込んでいる。



なお、今後の不用資産の整理や追加されるものが出た場合は、変動する可能性があるが、変動した場合も上記収支に大きな影響はない。

- 4 経費・収入は消費税抜きで計上しているが、消費税を考慮した場合は、次のとおり。
- ＜初期投資（JR譲受資産や新たな投資）＞
    - 2億円程度の課税となるが、投資年度の収入が少額であり、翌年度にほぼ全額が還付
  - ＜運行収支＞
    - 不課税・非課税の経費を除き、経費・収入ともに課税となるが、公共負担額への影響は、開業から10年間で1千万円程度の増と想定 ※税率を10%とした場合

道・沿線市町の実質負担額（23億円程度）は、道・沿線市町の出資金及び補助金を充てる。

## 6 開業後11年目以降の見通し

開業後11年目以降は、各種施設・設備や車両の計画的な更新が必要となるとともに、運行収支は、開業11年目以降も恒常的な赤字が見込まれることから、運行体制の更なる効率化による経費の節減や運賃水準の見直しその他収入増加策の検討・実施など、収支改善に向けた取組を進める。

## Ⅶ 利用促進に関する事項

### （1）利用促進の取組

行政のみならず関係団体等も参画する沿線地域主体の「(仮称)道南地域並行在来線利用促進協議会」(以下「協議会」という。)を設置し、沿線市町の地域振興策との連携を図るとともに、新幹線開業とのタイアップや沿線地域の観光資源なども活かした利用促進策について幅広く検討する。

なお、新幹線からの二次交通網を構成する交通機関の一つとして、道南地域を周遊する観光客の利用を取り込むため、JR北海道やバス会社等と連携した企画乗車券の発行について検討する。

#### 【企画乗車券の例】

##### ■はこだて旅するパスポート

エリア内(江差線は五稜郭・渡島当別間)で2日間、JR北海道の普通列車、函館バス、函館市電の乗降が自由な切符

### （2）マイレール意識の醸成

「地域の鉄道」、「私たちの鉄道」として地域に親しまれるため、準備会社設立後に会社名を公募するとともに、地域の鉄道を支援する(個人・団体)サポーター制度の導入を検討する。

また、協議会を中心に、三セク鉄道会社、地域住民、各種団体及び行政が連携しながら、並行在来線の魅力を高めるための各種イベントの実施や駅周辺環境の整備などを進める。

なお、各駅舎内の遊休スペースについては、沿線市町が中心となって地域住民が集える空間となるよう活用策を検討するとともに、駅舎の清掃・管理等についても、地域住民の参加する仕組みづくりを行う。

### (3) 三セク鉄道会社の役割

三セク鉄道会社は、基本理念に基づき、地域に愛され、地域に利用される地域をつなぐ鉄道として、協議会と連携しながら採算性も考慮した利用促進を図る。

また、路線愛称や列車名、駅名等について、公募やネーミングライツ（命名権）の導入を検討するなど、地域と連携した取組を実施する。

## Ⅷ 経営改善に関する事項

開業後、「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」を改組し、新たに設立する「(仮称)道南地域第三セクター鉄道経営検討会議」において、道及び沿線市町は、毎年度、三セク鉄道会社から経営状況及び収支見通しの報告を受け、経営状況に応じ、収支改善の方策を協議・提案する。

また、開業後一定期間が経過した後（5年毎を基本）に、利用状況や収支の動向などの検証を行う。

検証の結果、開業時における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などを再検討する。

## Ⅸ 安全管理体制に関する事項

### (1) 基本的な考え方

「安全」は、公共交通機関の最も基本的なサービスであり、三セク鉄道会社に対する利用者や地域からの信頼の根本を成すものである。

このため、三セク鉄道会社においては、社員全員が関係法令等の遵守及び安全最優先の原則について強く認識し、日々の輸送の安全性確保に取り組む。

### (2) 客観性・透明性の確保

三セク鉄道会社の安全マネジメント態勢の構築及び維持改善に向けては、三セク鉄道会社としての安全対策全般にわたる基本的な考え方を取りまとめた「北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線安全運行体制の確保に向けた方針」に基づき、鉄道施設等の適切な維持管理などについて、有識者等の第三者の助言を受けるなど、客観性を確保しながら取り組む。

また、安全管理に関する取組状況については、利用者や地域住民等に対して、分かりやすい形で広く周知するなど、その透明性の確保に努める。

### (3) 大規模な事故・災害への備え

鉄道事故等を未然に防止するための各種取組を進めるが、万が一の大規模な事故・災害が発生した場合には、JR北海道と相互に協力し、要員派遣や応復旧資材の提供などを行う。

**X 今後のスケジュール**

平成26年7月	経営計画決定
平成26年8月	三セク鉄道会社設立
平成26年度	鉄道事業許可申請
平成27年度末	第三セクター鉄道開業

## 並行在来線の経営・運行に関する基本方針

平成 25 年 3 月 25 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、JR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JR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、JR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。