

北海道道南地域(五稜郭・木古内間)並行在来線経営計画(素案)と基本方針の対比

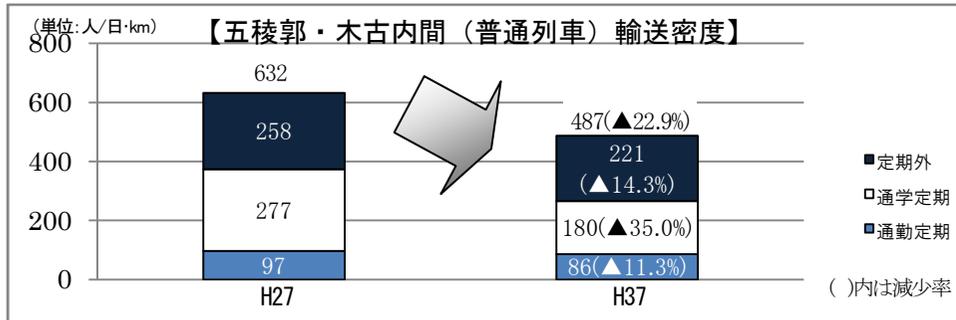
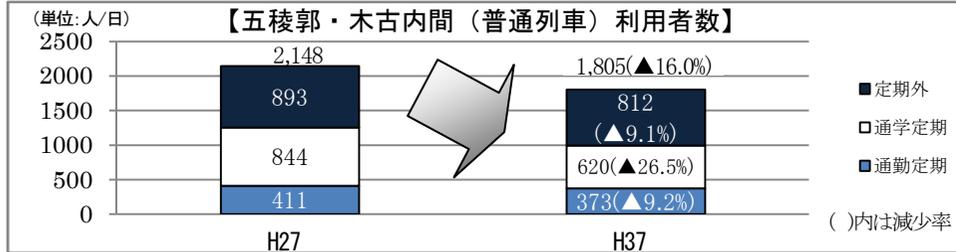
項目	経営計画(素案)	(参考) 基本方針
表題	北海道道南地域(五稜郭・木古内間)並行在来線経営計画(素案)	並行在来線の経営・運行に関する基本方針
策定主体	道南地域(五稜郭・木古内間)第三セクター鉄道開業準備協議会	
策定年月日	10月に成案予定	平成25年3月25日
はじめに	<p>この経営計画は、平成27年度末に予定されている北海道新幹線新函館(仮称)の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社(以下「JR北海道」という。)から経営分離される江差線(五稜郭・木古内間)を地域の公共交通機関として存続維持するため、新たに設立する第三セクター鉄道会社(以下「鉄道会社」という。)の経営の基本的事項を取りまとめたものであり、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るものとする。</p> <p>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、鉄道会社の経営を支援することとする。</p>	<p>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。</p>
I 経営の基本的な事項		
1 基本理念	<p>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ものとする。</p> <p>①鉄道輸送の安全性を最優先とする。</p> <p>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。</p> <p>③簡素で効率的・機能的な組織体制を目指す。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
2 経営主体	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。	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 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(仮称)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5月を目途に北海道及び沿線市町の出資により、鉄道会社を設立する。	
4 会社の名称及び所在地	<p>開設準備にあたる鉄道会社の名称は、「(仮称)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、札幌市内に設立する。</p> <p>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する。</p> <p>それと並行して、公募により新社名を決定する。</p>	

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針																
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。	五稜郭・木古内間（37.8km）とする。																
6 運行形態等	<p>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る運行とする。</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>旅客</td> <td>貨物(JR貨物)</td> </tr> <tr> <td>車両</td> <td>ディーゼル</td> <td>電気機関車によるけん引</td> </tr> <tr> <td>線路</td> <td colspan="2">単線・電化</td> </tr> </table>		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		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。							
	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	<p>【列車運転本数（普通列車）】 ※平成25年3月改正ダイヤによる</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2"></td> <td>運転本数（本/日）</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">函館行</td> <td>木古内→函館</td> <td>9本</td> </tr> <tr> <td>上磯→函館</td> <td>9本</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">上磯・木古内行</td> <td>函館→木古内</td> <td>9本</td> </tr> <tr> <td>函館→上磯</td> <td>10本</td> </tr> <tr> <td colspan="2">計</td> <td>37本</td> </tr> </table> <p>※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</p>			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	
		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																
(2) 旅客列車の輸送状況	<p>【五稜郭・木古内間（普通列車）の乗車人員】 (単位：人/日、%)</p> <table border="1"> <tr> <td>定期</td> <td>通勤</td> <td>通学</td> <td>定期外</td> <td>計</td> </tr> <tr> <td>1,279 (58.9)</td> <td>415 (19.1)</td> <td>864 (39.8)</td> <td>894 (41.1)</td> <td>2,173</td> </tr> </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)等に係る旅客流動等調査報告書(平成25年3月)による</p> <p>【函館・木古内間の駅間通過人員】 ～(略)～</p>	定期	通勤	通学	定期外	計	1,279 (58.9)	415 (19.1)	864 (39.8)	894 (41.1)	2,173							
定期	通勤	通学	定期外	計														
1,279 (58.9)	415 (19.1)	864 (39.8)	894 (41.1)	2,173														
(3) 貨物列車の運行状況	<p>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25年3月改正ダイヤによる)、年間450万トン程度の輸送量となっている。</p> <p>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。</p> <p>※平成23年度鉄道貨物輸送年報、JR貨物資料による</p>																	
2 将来旅客需要予測	<p>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人から平成37年度は1,805人と16.0%の減少が見込まれる。</p> <p>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。</p>																	

項目

経営計画（素案）

（参考） 基本方針



※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、%)

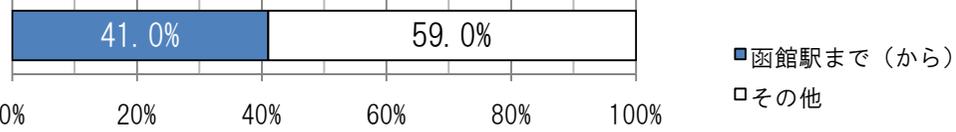
		平成22年	平成27年	平成37年	減少率	
					H22-37	H27-37
函館市	生産年齢人口	171,839	154,947	126,824	26.2	18.2
	就学年齢人口	12,764	11,596	8,319	34.8	28.3
	総人口	279,127	265,253	230,671	17.4	13.0
北斗市	生産年齢人口	30,059	29,404	26,974	10.3	8.3
	就学年齢人口	2,377	2,484	1,971	17.1	20.7
	総人口	48,032	47,662	45,396	5.5	4.8
木古内町	生産年齢人口	2,830	2,422	1,669	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	204,728	186,773	155,467	24.1	16.8
	就学年齢人口	15,349	14,249	10,377	32.4	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

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針																																			
	<p>(単位：人)</p> <p style="text-align: center;">【沿線市町将来人口推計】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>沿線市町将来人口推計 (単位：人)</caption> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>生産年齢人口</th> <th>就学年齢人口</th> <th>その他</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H22</td> <td>210,000</td> <td>15,000</td> <td>107,500</td> <td>332,500</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>185,000</td> <td>15,000</td> <td>117,764</td> <td>317,764</td> </tr> <tr> <td>H32</td> <td>170,000</td> <td>15,000</td> <td>114,541</td> <td>299,541</td> </tr> <tr> <td>H37</td> <td>155,000</td> <td>15,000</td> <td>109,837</td> <td>279,837</td> </tr> <tr> <td>H42</td> <td>140,000</td> <td>15,000</td> <td>104,372</td> <td>259,372</td> </tr> <tr> <td>H47</td> <td>125,000</td> <td>15,000</td> <td>98,588</td> <td>238,588</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ その他 □ 就学年齢人口 ■ 生産年齢人口</p> <p>【鉄道会社経営区間(五稜郭・木古内間)概要図】 ～(略)～</p>	年次	生産年齢人口	就学年齢人口	その他	合計	H22	210,000	15,000	107,500	332,500	H27	185,000	15,000	117,764	317,764	H32	170,000	15,000	114,541	299,541	H37	155,000	15,000	109,837	279,837	H42	140,000	15,000	104,372	259,372	H47	125,000	15,000	98,588	238,588	
年次	生産年齢人口	就学年齢人口	その他	合計																																	
H22	210,000	15,000	107,500	332,500																																	
H27	185,000	15,000	117,764	317,764																																	
H32	170,000	15,000	114,541	299,541																																	
H37	155,000	15,000	109,837	279,837																																	
H42	140,000	15,000	104,372	259,372																																	
H47	125,000	15,000	98,588	238,588																																	
Ⅲ 施設・設備等に関する事項																																					
<p>1 基本的な考え方</p>	<p>現在、JR北海道が経営している江差線（五稜郭・木古内間）を引き継ぐものであることから、<u>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、JR北海道から譲り受けることを基本とする。</u></p> <p>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、JR北海道が保有する施設・設備を共同使用することとし、JR北海道と協議を進め、初期投資額の圧縮に努める。</p>	<p><u>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。</u></p>																																			
2 主な施設・設備等																																					
<p>(1) 鉄道資産（土地、建物、線路設備、駅設備、電路設備等）</p>	<p><u>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JR北海道から譲り受けることを基本とする。</u></p> <p>また、JR北海道に対し、譲渡前に必要な整備・修繕を行うとともに、不用となる資産を整理した上で譲渡するよう要請し、可能な限り低価格で取得するよう努める。</p>	<p><u>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。</u></p> <p>なお、JR北海道に対し、譲渡前における<u>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。</u></p>																																			
<p>(2) 車両</p>	<p>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、<u>JR北海道より、ワンマン仕様の中古ディーゼル車両（キハ40形）を譲り受けることとし、JR北海道と協議を進める。</u></p>	<p>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、<u>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。</u></p>																																			
<p>(3) 指令システム</p>	<p><u>列車の運行管理を行う指令システムは、JR北海道が保有している施設・設備の共同使用などについて協議を進める。</u></p>	<p>本社、車両基地や指令設備などは、<u>JR北海道が保有している施設の共同使用などにつ</u></p>																																			

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針
(4) 車両基地	車両の検査などを行う車両基地は、JR北海道が保有している施設・設備を共同使用することとし、協議を進める。	いて検討し、必要に応じてJR北海道に対し要請する。
(5) 本社事務所建物	本社は、鉄道事業許可後、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、札幌市内から函館市内に移転することとし、JR北海道の建物の賃借について、協議を進める。	
(6) 保守用機器等	車両及び鉄道施設の保守管理に必要となる機器やシステム等は、可能な限り、JR北海道から譲り受ける、もしくはJR北海道から賃借する方向で協議を進めるとともに、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。	
3 規模	<p>初期投資として必要となるものは、①鉄道資産、②車両、③新たな設備投資であり、その投資額について、JR北海道と協議を進める。 ※精査中(経営計画案までに整理)</p> <p>また、各種施設・設備等は、開業後の情勢変化や収支の状況を踏まえ、国の補助制度も活用しながら更新を検討する。</p> <p>(参考) 初期投資の主なもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道資産（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、変電所、信号・通信設備等）、機械装置等） ・車両（中古ディーゼル車両） ・新たな設備投資（指令システム、保守用機器等） 	
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	<p>利用者の利便性の維持・確保を図る観点から、<u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>※ 寝台列車の運行については、JR北海道に対して存続要請しているが、JR北海道では存廃を検討中であることから、その状況を見極めた上で記載内容を検討する。</p>	<p><u>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。</u></p> <p>また、<u>新幹線等との接続についても考慮する。</u></p>
(2) 列車本数及びダイヤ編成	<p><u>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検討する。</u></p> <p>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。</p> <p>②<u>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、JR北海道と調整する。</u></p> <p>【列車運転本数(普通列車)再掲】 ～(略)～</p>	

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針
(3) 函館駅への乗り入れ	<p>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、五稜郭駅での乗換が生じないよう、鉄道会社の列車がJR函館駅まで乗り入れることとし、JR北海道と協議を進める。</p>  <p>■ 函館駅まで（から） □ その他</p> <p>※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</p>	<p>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。</p>
(4) 連絡運輸（他会社の乗車券を購入できる範囲）	<p>鉄道会社とJR北海道の区間を併せて1枚の乗車券で利用でき、双方の乗車券を購入できる連絡運輸の範囲については、列車の乗り入れ区間である五稜郭・函館間のほか、函館線（七飯方面）についても、沿線地域の高校進学状況等を踏まえてJR北海道と協議を進める。</p>	
(5) 車両及び乗務員運用	<p>車両及び乗務員は、効率的な運用を念頭に置き、JR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JR北海道と同様にワンマン運行を行う。</p>	
2 運営体制		
(1) 基本的な考え方	<p>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。</p>	
(2) 駅の管理体制	<p>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、JR北海道との共同使用駅とし、乗車券販売等の業務をJR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）や自動券売機の設置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、JR乗車券の発券端末（マルス端末）は、JR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もあり、先行他県において並行在来線の駅には設置されていないことから、設置しないこととする。</p> <div data-bbox="501 1230 1498 1417" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【江差線各駅の現行の駅体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員配置駅：五稜郭駅、木古内駅 ・業務委託駅：七重浜駅、上磯駅 ・簡易委託駅：清川口駅、茂辺地駅、釜谷駅、泉沢駅、札苅駅 ・無人駅：東久根別駅、久根別駅、渡島当別駅 <p>※ 業務委託はJRグループ会社による管理、簡易委託は住民等による管理。</p> </div>	<p>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。</p>

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針																							
(3) 車両の保守管理体制	<p>仕業検査及び交番検査は、故障・事故など緊急時における対応ができるよう、直営で実施（一部作業は外注）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、外注することとし、JR北海道と協議を進める。</p> <p>また、車両の給油・清掃作業等は、外注する方向で検討を進める。</p> <p>【車両検査の種類内容と検査周期】</p> <table border="1" data-bbox="517 392 1507 655"> <thead> <tr> <th>検査名</th> <th>検査周期</th> <th>検査時間</th> <th>検査内容</th> <th>対応方向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>仕業検査</td> <td>144時間</td> <td>1時間弱</td> <td>消耗品取替、各装置の状態、作用を外部から検査</td> <td rowspan="2">直 営</td> </tr> <tr> <td>交番検査</td> <td>90日</td> <td>1日</td> <td>消耗品取替、各装置の機能、絶縁抵抗を在姿状態で検査</td> </tr> <tr> <td>要部検査</td> <td>48ヶ月又は50万km</td> <td>20日～1ヶ月</td> <td>動力・走行・ブレーキ装置及び重要装置の主要部分検査</td> <td rowspan="2">外 注</td> </tr> <tr> <td>全般検査</td> <td>96ヶ月</td> <td>1ヶ月</td> <td>主要部分を取り外し、全般的に検査</td> </tr> </tbody> </table>	検査名	検査周期	検査時間	検査内容	対応方向	仕業検査	144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	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	
検査名	検査周期	検査時間	検査内容	対応方向																					
仕業検査	144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																						
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	<p>旅客列車及び貨物列車の指令（輸送・電気・施設）業務は、自社で実施することを基本とし、安全運行に万全を期すため、必要な体制について、JR北海道と協議を進める。</p>																								
(5) 鉄道施設の保守管理体制	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>※ 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</p>																								
3 組織要員計画																									
(1) 基本的な考え方	<p>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、<u>運行の安全性を確保するため、専門的技術や経験を有するJR北海道社員の出向等について要請する。</u></p> <p>また、<u>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。</u></p>	<p><u>業務委託等も含め、簡素で効率的な組織体制を検討する。</u></p> <p>また、<u>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。</u></p>																							
(2) 要員の配置計画	<p>鉄道運行の安全性を第一に考え、必要な要員を確保する。※<u>精査中（経営計画案までに整理）</u></p> <p>なお、当初は、JR北海道からの出向を要請し、順次、職員のプロパー化を進める。</p> <p>また、プロパー社員の養成のため、JR北海道に対し、研修の受け入れや専門的技術の習得等の必要な協力、OB社員の雇用等について最大限の配慮を要請する。</p> <p>※ 鉄道運行の安全性や安定性を確保するために必要な要員数についてJR北海道と協議中である。</p> <p>なお、先行県などを参考にした現行試算の要員数（55人）から大幅な増員が見込まれる。</p>																								

項目	経営計画（素案）	（参考）基本方針
(3)開業時の組織体制のイメージ	<p>鉄道会社の組織体制は、次のとおりとする。</p> <pre> graph LR S[社長] --- EP[経営企画部] S --- T[運輸部] EP --- ZK[総務課] EP --- UN[運輸課] EP --- SIK[施設課] EP --- DK[電気課] T --- UN T --- SIK T --- DK </pre> <p>（総務、営業、財務） （輸送、車両、輸送指令、木古内駅運転取扱） （保線、施設、施設指令） （電力・信通、電気指令）</p>	
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	<p>※精査中（経営計画案までに整理）</p> <p>※ 現行試算では4億円程度を見込んでいるが、災害・事故等の緊急時に備えて、出資金の増額を検討中である。</p>	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。
(2)出資	<p>①設立時 設立時は、当面の開業準備に要する経費を道及び沿線市町が8：2の割合で出資する。</p> <p>②増資時 2年度の開業準備に要する経費を道及び沿線市町が増資する。 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。</p>	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。
3 初期投資に係る資金手当	出資金充当分を除く初期投資（設備更新含む）は、道と沿線市町からの補助金及び鉄道会社による長期借入金を充てることを検討する。	
4 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ることから、運行赤字が発生する見込みとなり、道と沿線市町からの補助金を充当することを検討する。	
VI 収支に関する事項		
1 収入見込み		
(1)基本的な考え方	収入は、「Ⅱ 2 将来旅客需要予測」「Ⅳ 1 旅客列車の運行計画」の考え方等を踏まえ、見込まれる運賃収入、線路使用料等を精査し算定する。	
(2)運賃収入	<p>①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」を考慮して、先行事例等も参考に、<u>現行運賃の値上げを検討する。</u></p>	<p><u>収支見通しを考慮して、現行運賃の値上げを検討する。</u></p> <p>なお、<u>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。</u></p>

項 目	経営計画（素案）	（参考） 基本方針									
	<p>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。</p> <p>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、団体割引等について、JR北海道や先行他県の状況等を踏まえて検討する。</p> <p>②乗継割引制度</p> <p>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、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こととなる。</p> <p>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割を占めており、利用者負担の軽減を図るため、JR函館線との乗継における三セク運賃の割引を導入することとし、具体的な内容を検討するとともに、JR運賃の割引についても要請する。</p> <p>【普通運賃のイメージ】</p> <table border="1" data-bbox="526 783 1498 1038"> <thead> <tr> <th></th> <th>函館～上磯</th> <th>函館～木古内</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現行</td> <td>上磯 — 260 円 — 函館</td> <td>木古内 — 810 円 — 函館</td> </tr> <tr> <td>経営分離後</td> <td> 上磯 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(220 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 420 \text{ 円} + \alpha$ </td> <td> 木古内 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(810 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 1,010 \text{ 円} + \alpha$ </td> </tr> </tbody> </table> <p>※ αは現行運賃からの値上げ額 ※ 乗継割引を導入した場合は、上記運賃から割引分が減額となる。</p>		函館～上磯	函館～木古内	現行	上磯 — 260 円 — 函館	木古内 — 810 円 — 函館	経営分離後	上磯 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(220 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 420 \text{ 円} + \alpha$	木古内 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(810 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 1,010 \text{ 円} + \alpha$	<p>また、JR函館線との乗継割引について検討する。</p>
	函館～上磯	函館～木古内									
現行	上磯 — 260 円 — 函館	木古内 — 810 円 — 函館									
経営分離後	上磯 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(220 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 420 \text{ 円} + \alpha$	木古内 — 並行在来線 — 五稜郭 — JR — 函館 並行在来線の運賃 + JR線の運賃 $(810 \text{ 円} + \alpha) + 200 \text{ 円}$ $= 1,010 \text{ 円} + \alpha$									
(3) 線路使用料	<p>本区間は、臨時便を併せて上下51本／日の貨物列車が走行する路線であり、我が国の貨物輸送ネットワークの一翼を担っている。</p> <p>このため、並行在来線の貨物輸送区間には、輸送実績に応じて、JR貨物から線路使用料が支払われることから、現行制度に基づき見込額を算定する。</p>										
(4) その他収入	<p>その他収入は、駅舎等のスペースの貸付料等の運輸雑収入や函館駅乗入に係るJR北海道に対して車両を貸し付けることによる車両使用料等を算定する。</p> <p>※ 寝台列車運行に関わる旅客収入については、JR北海道における存廃の検討状況を見極めた上で、運行計画として盛り込む内容に応じて収入見込額を算定する。</p>										

項 目	経営計画（素案）	（参考） 基本方針											
2 支出見込み													
(1)基本的な考え方	経費は、「Ⅲ 設備投資等に関する事項」、「Ⅳ1 旅客列車の運行計画」、「Ⅳ3 組織要員計画」の考え方を踏まえ、必要な初期投資等の費用、人件費、運行経費、施設保存費、管理経費等を精査し算定する。												
(2)人件費	人件費は、指令、輸送、車両、施設、電気等の分野毎に必要な要員数を計上し、算定する。 なお、JR北海道から出向する職員の人件費は、JR北海道から一定の支援を受けることを想定して算定する。												
(3)運行経費	運行経費は、車両の検査・修繕費などの車両保存費や燃料費等の動力費、駅経費等の運輸費、車両基地使用料等について算定する。												
(4)施設保存費	施設保存費は、線路や電路の検査・修繕費や除雪費等について算定する。												
(5)管理経費	管理経費は、本社事務費等について算定する。												
3 収支予測													
(1)開業準備・初期投資、運行収支(10年間の累計)	上記1及び2を踏まえ、鉄道会社設立から開業後10年間累計の収支予測を行う。 ※精査中(経営計画案までに整理)												
	<table border="1" data-bbox="504 710 1467 1034"> <thead> <tr> <th data-bbox="504 710 622 745">区分</th> <th data-bbox="622 710 1041 745">開業準備・初期投資</th> <th data-bbox="1041 710 1467 745">運行収支</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="504 745 622 842">収 入</td> <td data-bbox="622 745 1041 842">・借入金(線路使用料相当)</td> <td data-bbox="1041 745 1467 842">・運賃収入 ・線路使用料 ・その他</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 842 622 1002">支 出</td> <td data-bbox="622 842 1041 1002">・鉄道資産(レール、駅舎等) ・車両(中古ディーゼル車両9両) ・指令システム、保守用機器等 ・開業準備費(会社設立経費、人件費等)</td> <td data-bbox="1041 842 1467 1002">・人件費 ・運行経費(燃料費、車両修繕経費等) ・施設保存費(線路・電路の修繕費等) ・管理経費 ・減価償却費、借入金利息ほか</td> </tr> <tr> <td data-bbox="504 1002 622 1034">不足分</td> <td data-bbox="622 1002 1041 1034">出資金及び補助金を充当</td> <td data-bbox="1041 1002 1467 1034">補助金を充当</td> </tr> </tbody> </table>	区分	開業準備・初期投資	運行収支	収 入	・借入金(線路使用料相当)	・運賃収入 ・線路使用料 ・その他	支 出	・鉄道資産(レール、駅舎等) ・車両(中古ディーゼル車両9両) ・指令システム、保守用機器等 ・開業準備費(会社設立経費、人件費等)	・人件費 ・運行経費(燃料費、車両修繕経費等) ・施設保存費(線路・電路の修繕費等) ・管理経費 ・減価償却費、借入金利息ほか	不足分	出資金及び補助金を充当	補助金を充当
	区分	開業準備・初期投資	運行収支										
	収 入	・借入金(線路使用料相当)	・運賃収入 ・線路使用料 ・その他										
支 出	・鉄道資産(レール、駅舎等) ・車両(中古ディーゼル車両9両) ・指令システム、保守用機器等 ・開業準備費(会社設立経費、人件費等)	・人件費 ・運行経費(燃料費、車両修繕経費等) ・施設保存費(線路・電路の修繕費等) ・管理経費 ・減価償却費、借入金利息ほか											
不足分	出資金及び補助金を充当	補助金を充当											
(2)開業後 11 年目以降の見通し													
上記のほか、開業後11年目以降において、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こととする。													
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を行う。	沿線地域を中心とする主体的な取組をはじめ、 <u>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。</u>											

項 目	経営計画（素案）	（参考） 基本方針
(2)マイルール意識の醸成	<p>「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。</p> <p>また、協議会を中心に、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。</p> <p>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の検討を行うとともに、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。</p>	<p>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。</p>
(3)鉄道会社の役割	<p>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会社として、協議会と連携しながら採算性も考慮した利用促進の取組を図ることとする。</p> <p>また、路線愛称や列車名等について、地元企業を中心にネーミングライツ（命名権）の導入を検討し、企業とも連携した取組を図る。</p>	
Ⅷ 経営改善に関する事項	<p>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、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
Ⅸ 今後のスケジュール	<p>平成25年10月 開業準備協議会 ・経営計画（案）の協議・決定</p> <p>平成26年 5月 鉄道会社設立</p> <p>平成26年度 鉄道事業許可申請</p> <p>平成27年度末 第三セクター鉄道開業</p>	
参考資料	並行在来線の経営・運行に関する基本方針 ～（略）～	
(注記)	<ul style="list-style-type: none"> 現在、消費税は、平成26年4月に税率を8%に、平成27年10月には10%への引き上げが予定されているが、この計画における収支及び運賃は、消費税の税率引き上げを考慮していないものであり、税率引き上げが実施される場合は、その状況に応じ見直すこととなる。 	