

経営計画（案）と経営計画（原案）の対比 （主な変更点）

平成 26 年 1 月 16 日に公表した経営計画（原案）以降、安全運行体制の確保に向けた方針（案）の作成や JR 北海道との基本合意等を経て、次のとおり経営計画（案）を取りまとめる。

○主な変更点

- 1 JR 北海道との基本合意（安全運行体制の構築及び並行在来線に対する協力内容）に基づく変更
- 2 安全運行体制の確保に向けた方針（案）に基づく変更
- 3 会社設立時期の変更等に伴う開業準備費の精査
- 4 JR 北海道等との協議や基本合意に基づく収支の精査

※ 経営計画（案）は、現段階において想定しうる諸条件を前提に要員数や収支予測などを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。

経営計画（案）と経営計画（原案）の対比

[主な変更点・概要]

1 JR北海道との基本合意に基づく変更

経営計画（案）	経営計画（原案）H26. 1
<p>Ⅲ 施設・設備等に関する事項</p> <p>2 主な施設・設備等</p> <p>(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JR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。</p> <p>(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、JR北海道からワン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。</p> <p>(3)指令システム 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・設備を共同使用する。</p> <p>(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函館運輸所及びその設備を共同使用する。</p> <p>Ⅳ 運営に関する事項</p> <p>1 旅客列車の運行計画</p> <p>(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、三セク鉄道会社の列車がJR函館駅まで乗り入れる。</p>	<p>Ⅲ 施設・設備等に関する事項</p> <p>2 主な施設・設備等</p> <p>(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JR北海道から譲り受けることを基本とする。 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り受けることとし、可能な限り低価格で取得するよう努める。</p> <p>(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、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・9両）を譲り受けることとし、JR北海道と協議を進める。</p> <p>(3)指令システム 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。</p> <p>(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函館運輸所及びその設備を共同使用することとし、協議を進める。</p> <p>Ⅳ 運営に関する事項</p> <p>1 旅客列車の運行計画</p> <p>(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、三セク鉄道会社の列車が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>

1 JR北海道との基本合意に基づく変更（続き）

経営計画（案）	経営計画（原案）H26. 1
<p>2 運営体制</p> <p>(4)運行管理体制</p> <p>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、<u>自社で実施する。</u></p> <p>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<u>暫定的に委託する。</u></p> <p>(5)鉄道施設の保守管理体制</p> <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><u>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。</u></p> <p>4 営業計画</p> <p>(3)三セク鉄道会社とJR北海道の乗継利用</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、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。</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。</p> <p><u>ア 普通乗車券</u></p> <p>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<u>平均50円</u>の乗継割引を適用する。</p>	<p>2 運営体制</p> <p>(4)運行管理体制</p> <p>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、<u>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。</u></p> <p>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<u>暫定的に委託することとし、協議を進める。</u></p> <p>(5)鉄道施設の保守管理体制</p> <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>4 営業計画</p> <p>(3)三セク鉄道会社とJR北海道の乗継利用</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、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こととし、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一律50円の乗継割引を適用する。</p>

1 JR北海道との基本合意に基づく変更（続き）

経営計画（案）	経営計画（原案）H26. 1
<p><u>イ 定期券及び回数券</u> 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。</p> <p>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、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。</p> <p><u>IX 安全管理体制に関する事項</u> <u>(3)大規模な事故・災害への備え</u> 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。</p>	<p>また、特に乗車頻度の高い利用者の負担増を緩和するため、連絡運輸範囲内の定期券と回数券（特別企画乗車券）は、三セク鉄道会社とJR北海道双方の運賃を割り引く方向で、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。</p>

2 安全運行体制の確保に向けた方針（案）に基づく変更

経営計画（案）	経営計画（原案）H26. 1
<p><u>IX 安全管理体制に関する事項</u> <u>(2)客観性・透明性の確保</u> 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。</p>	<p><u>IX 安全管理体制に関する事項</u> <u>(2)客観性・透明性の確保</u> 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、社内での検討・取組のみならず、有識者等の第三者の助言を仰ぐなど、客観性確保のための体制を検討する。</p>

3 会社設立時期の変更等に伴う開業準備費の精査

経営計画（案）	経営計画（原案）H26. 1																														
<p>V 経営スキームに関する事項</p> <p>2 出資金</p> <p>(1)総額</p> <p>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〕</p> <p>(2)出資</p> <p>①設立時</p> <p>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。</p> <p>②増資時</p> <p>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。</p> <table border="1" data-bbox="114 724 960 906"> <thead> <tr> <th>出資者</th> <th>出資比率</th> <th>出資金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北海道</td> <td>66%程度</td> <td>3. 8億円程度</td> </tr> <tr> <td>市 町</td> <td>16%程度</td> <td>0. 9億円程度</td> </tr> <tr> <td>民 間</td> <td>18%程度</td> <td>1. 0億円程度</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>5. 7億円程度</td> </tr> </tbody> </table>	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	<p>V 経営スキームに関する事項</p> <p>2 出資金</p> <p>(1)総額</p> <p>5. 8億円程度とする。 〔資本金：4. 8億円程度、 資本準備金：1億円程度〕</p> <p>(2)出資</p> <p>①設立時</p> <p>設立時は、当面の開業準備に要する2. 4億円程度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</p> <p>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。</p> <table border="1" data-bbox="1131 724 1977 906"> <thead> <tr> <th>出資者</th> <th>出資比率</th> <th>出資金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北海道</td> <td>66%程度</td> <td>3. 8億円程度</td> </tr> <tr> <td>市 町</td> <td>17%程度</td> <td>1. 0億円程度</td> </tr> <tr> <td>民 間</td> <td>17%程度</td> <td>1. 0億円程度</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>5. 8億円程度</td> </tr> </tbody> </table>	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	17%程度	1. 0億円程度	民 間	17%程度	1. 0億円程度	計		5. 8億円程度
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																													
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	17%程度	1. 0億円程度																													
民 間	17%程度	1. 0億円程度																													
計		5. 8億円程度																													

4 JR北海道等との協議や基本合意に基づく収支の精査

経営計画（案）			経営計画（原案）H26. 1		
VI 収支に関する事項			VI 収支に関する事項		
5 収支予測			4 収支予測		
区分	項目	金額	区分	項目	金額
開業準備費	開業準備費 (a)	5.7 億円程度	開業準備費	開業準備費 (a)	5.8 億円程度
	民間出資 (b)	1 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			差引①(a)-(b)
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	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 (JR譲受資産)	1.6 億円程度		鉄道資産、車両 (JR譲受資産)	1.6 億円程度
	新たな設備投資	1.1 億円程度			新たな設備投資
	運行経費(人件費、運輸費等) (d)	1.57 億円程度		運行経費(人件費、運輸費等) (d)	1.53～ 1.57 億円程度
	収入(運行収入、借入金、線路使用料等) (e)	1.48 億円程度		収入(運行収入、借入金、 <u>国庫補助金</u> 等) (e)	1.47～ 1.48 億円程度
	差引②(c)+(d)-(e)	3.5 億円程度		差引②(c)+(d)-(e)	3.2～3.7 億円程度
差引(①+②)(A)	4.0 億円程度	差引(①+②)(A)	3.7～4.2 億円程度		
JR北海道支援額 (B)	1.6 億円程度	JR北海道支援額 (B)	1.6 億円程度		
交付税 (C)	1 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	道・沿線市町の実質負担額 (A) - (B) - (C)	2.0～2.5 億円程度		
<p>注1 四捨五入の関係で計が一致しない場合がある。</p> <p>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。</p> <p>3 JR北海道からの支援については、JR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。</p> <p>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</p> <p>道・沿線市町の実質負担額（2.3 億円程度）は、道・沿線市町の出資金及び補助金を充てる。</p>			<p>※ 経費については、今後JR北海道との協議等により圧縮を図るよう、さらに検討を行う。 JR北海道からの支援については、JR譲受資産と同程度の支援を受けることを想定して算定している。なお、現段階では、1.6 億円程度と見込んでいるが、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。（変動した場合も上記収支に大きな影響はない）</p> <p>道・沿線市町の実質負担額（2.0～2.5 億円程度）は、道・沿線市町の出資金及び補助金を充てる。</p>		