

# 長万部～小樽の収支予測について

- ・ 長万部・小樽間の交通モード別の収支予測
- ・ 第三セクター鉄道運行（長万部～小樽）の収支予測
- ・ バス運行（長万部～小樽）の収支予測
- ・ 第三セクター鉄道（余市～小樽）及びバス運行（長万部～余市）の収支予測
- ・ 第三セクター鉄道やバス運行に対して市町村が支援した場合の主な地方財政措置
- ・ 交通モード別のメリットとデメリットの検討

# 長万部・小樽間の交通モード別の収支予測

- 「長万部・小樽間を第三セクター鉄道として運行」した場合、「長万部・小樽間をバス運行」した場合、「小樽・余市間を第三セクター鉄道として運行し、余市・長万部間をバス運行」した場合の3パターンについて整理した。

(単位：億円)

		初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)	留意事項
			2030年度	2040年度		
第三セクター鉄道 (長万部・小樽間)	収入	—	4.7	4.1	115.6	
	費用	152.8	27.6	27.6	980.2	
	収支	▲ 152.8	▲ 22.8	▲ 23.5	▲ 864.6	
バス運行 (長万部・小樽間)	収入	—	2.9	2.7	79.1	道・市町村からの補助金収入を含む。
	費用	22.1	3.7	3.7	149.3	
	収支	▲ 22.1	▲ 0.7	▲ 1.0	▲ 70.2	
第三セクター鉄道 (小樽・余市間) + バス運行 (余市・長万部間)	収入	—	4.4	3.9	111.2	バス運行については、道・市町村からの補助金収入を含む。
	費用	61.8	9.8	9.8	369.4	
	収支	▲ 61.8	▲ 5.4	▲ 6.0	▲ 258.2	

※ 四捨五入の関係で、計算が一致しない場合がある。

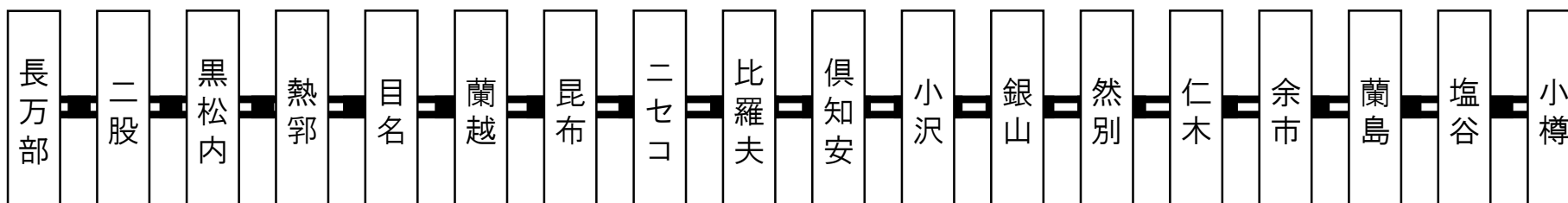
# 第三セクター鉄道運行（長万部～小樽）の収支予測

## 【第三セクター鉄道（長万部～小樽）】

（単位：億円）

	初期投資	2030年度	2040年度	2050年度	30年累計
収入	—	4.7	4.1	3.5	115.6
費用	152.8	27.6	27.6	27.6	980.2
収支	▲ 152.8	▲ 22.8	▲ 23.5	▲ 24.1	▲ 864.6

※ 四捨五入の関係で、計算が一致しない場合がある。



### 初期投資

- ・ JR譲渡資産（土地・建物・鉄道資産） 24.8億円
- ・ 車両（16両） 37.5億円
- ・ その他施設等（駅施設、保守用機器） 19.7億円
- ・ 車両検査施設 4.5億円
- ・ 大規模補修費用（橋・トンネル等） 53.0億円
- ・ 開業準備費（会社設立費、人件費等） 13.4億円

### 単年度収支(2030年度)

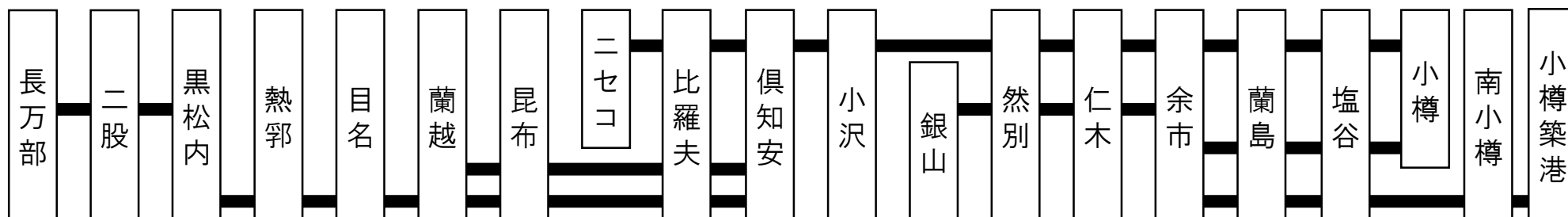
- ・ 運輸収入 4.7億円
- ・ 営業経費 27.6億円  
（人件費、線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費など）

# バス運行（長万部～小樽）の収支予測

## 【バス運行（長万部～小樽）】

（単位：億円）

	初期投資	2030年度	2040年度	2050年度	30年累計
収入	—	2.9	2.7	2.6	79.1
費用	22.1	3.7	3.7	3.7	149.3
収支	▲ 22.1	▲ 0.7	▲ 1.0	▲ 1.1	▲ 70.2



### 初期投資

- ・車両購入費（36台） 17.1億円
- ・バスロケーションシステム 0.6億円
- ・営業所整備費（改修） 4.5億円

### 単年度収支(2030年度)

- ・運輸収入 2.2億円
- ・補助金収入 0.7億円  
（国0.4億円、道0.4億円）
- ・営業経費（人件費、運転費など） 3.7億円

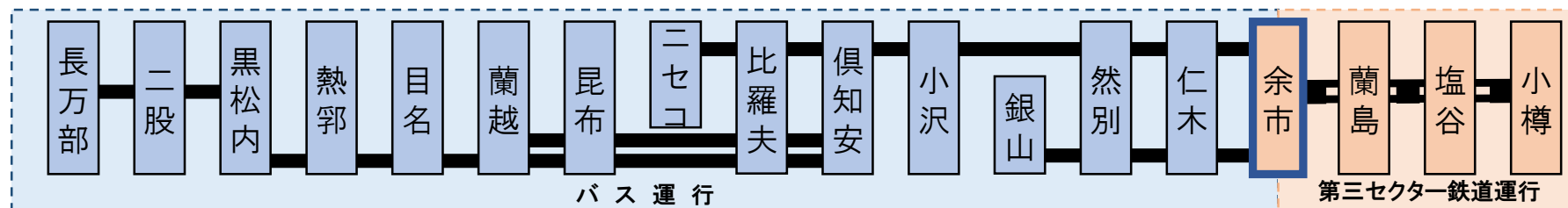
# 第三セクター鉄道（余市～小樽）及びバス運行（長万部～余市）の収支予測

## 【第三セクター鉄道（余市～小樽）】

（単位：億円）

	初期投資	2030年度	2040年度	2050年度	30年累計
収入	—	2.3	1.9	1.7	55.0
費用	45.4	7.2	7.2	7.2	261.1
収支	▲ 45.4	▲ 4.9	▲ 5.3	▲ 5.8	▲ 206.1

※ 四捨五入の関係で、計算が一致しない場合がある。



## 【バス運行（長万部～余市）】

（単位：億円）

	初期投資	2030年度	2040年度	2050年度	30年累計
収入	—	2.1	1.9	1.8	56.3
費用	16.4	2.6	2.6	2.6	108.4
収支	▲ 16.4	▲ 0.5	▲ 0.7	▲ 0.8	▲ 52.1

※ 四捨五入の関係で、計算が一致しない場合がある。

### 主な初期投資：鉄道運行

- ・ JR譲渡資産（土地・建物・鉄道資産） 4.8億円
- ・ 車両（6両） 14.1億円
- ・ 大規模補修費用(橋・トンネル等) 8.5億円
- ・ 開業準備費(会社設立費、人件費等) 6.1億円

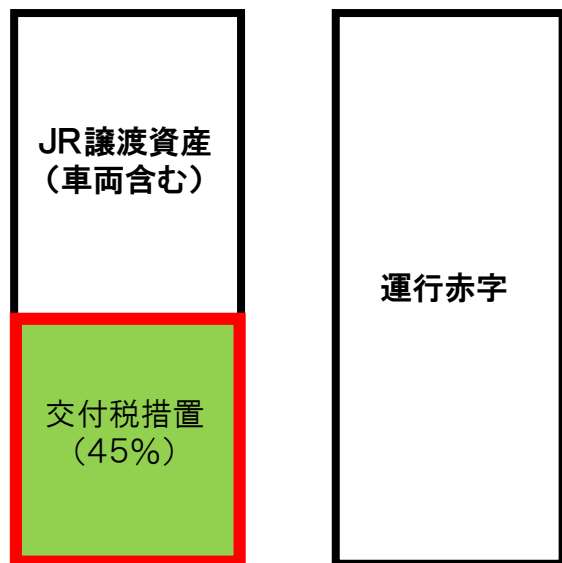
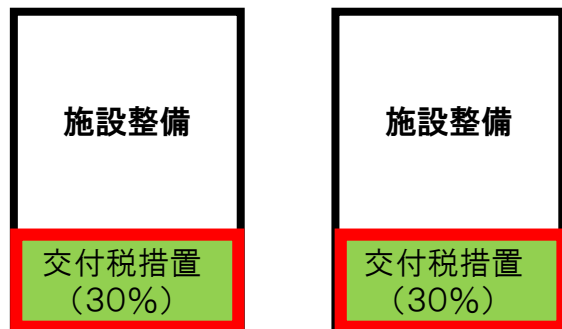
### 初期投資：バス運行

- ・ 車両購入費（25台） 12.8億円
- ・ バスロケーションシステム 0.6億円
- ・ 営業所整備費（改修） 3.1億円

# 第三セクター鉄道やバス運行に対して市町村が支援した場合の主な地方財政措置

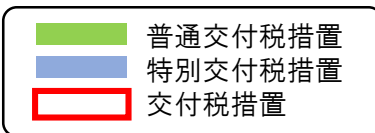
- 第三セクター鉄道会社に対して補助を行うための財源として市町村が地方債を充当した場合、初期投資への補助については、地方債の元利償還金に対する普通交付税措置(JR譲渡資産は45%、施設整備は30%)がある。  
ただし、単年度収支への補助については、施設整備に限られる。
- バス事業者に対して、市町村が車両購入費や運行赤字の補助を行った場合、80%の特別交付税措置がある。

## 第三セクター会社による鉄道運行の場合



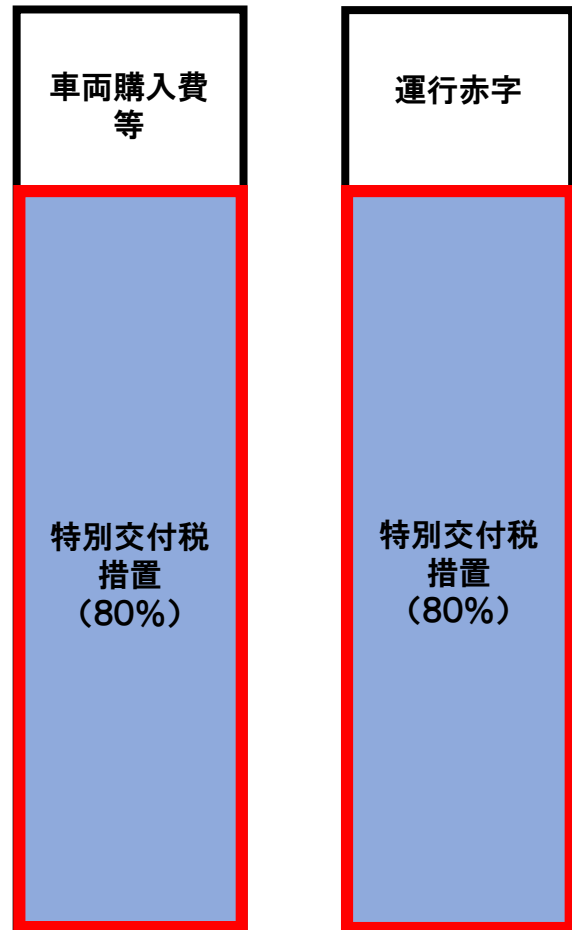
初期投資  
への補助

単年度収支  
への補助



※その他、過疎市町村が第三セクター鉄道会社に対して、過疎計画に基づく初期投資や単年度収支への補助を行った場合、過疎債の元利償還金に対する普通交付税措置(70%)がある。

## バス事業者によるバス運行の場合



初期投資  
への補助

単年度収支  
への補助

# 交通モード別のメリットとデメリットの検討

	第三セクター鉄道	バス運行
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の利便性・速達性・定時性が確保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道に比べて路線を柔軟に設定でき、病院や高校へ直通する路線など利便性向上が可能。</li> <li>・ 鉄道に比べて地域負担が少なく、国庫補助等によって地域負担の軽減が見込まれる。</li> <li>・ 鉄道廃線跡を活用できる可能性がある。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 収支改善のため、運賃値上げが必要となる可能性がある（区間によっては、バスよりも高くなる場合もある）。</li> <li>・ 大きな初期投資や単年度赤字が見込まれ、大きな地域負担が必要となる（人口減少によって、将来的にさらに悪化）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道に比べて移動時間が増加する場合がある。</li> <li>・ 鉄道に比べて定時性が下がる場合がある。</li> <li>・ 鉄道に比べて運賃が高い場合がある。（区間によっては同程度）</li> </ul>

第三セクター鉄道（余市～小樽）＋バス運行（長万部～余市）	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 余市～小樽では、現状の利便性・速達性・定時性が確保できる。</li> <li>・ 長万部～小樽を第三セクター鉄道とする場合に比べ、地域負担の総額は少なくなる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 余市以遠（倶知安・仁木等）からの利用者が鉄道を利用する場合には、余市駅で乗換が必要となる（バスに移行する可能性がある）。</li> </ul>