

並行在来線（五稜郭・木古内間） 将来需要予測・収支予測調査結果を公表



北海道道南地域並行在来線対策協議会（北海道、木古内、北斗市、函館市）では、並行在来線経営分離後の公共交通機関の確保方策を検討する基礎資料とするため、平成20年度に並行在来線（五稜郭・木古内間）の将来の収支見通し等の調査を実施しました。同協議会が5月7日に開催され、調査結果を基に今後の方針を検討しましたので、調査結果の内容や今後のスケジュールについてお知らせします。

調査の目的

北海道新幹線開業後、並行在来線（五稜郭・木古内間）はJRから経営分離されます

が、その後の公共交通機関の確保方策を検討する基礎資料とするため、北海道と沿線自治体（木古内町、北斗市、函館市）で構成する北海道道南地域並行在来線対策協議会では、並行在来線（五稜郭・木古内間）将来需要予測・収支予測調査を実施しました。

調査の内容は、JR江差線の利用状況をベースに将来の人口変化等を勘案し、第三セクター鉄道による運行や代替バスに転換した場合における需要・収支見通し等について試算したものです。

第三セクター鉄道の場合

基本ケースとして、借入金方式と補助金方式の2ケース

の試算を行いました。

○借入金方式（初期投資額※）について、鉄道会社が一定の借入金をあてる場合）

開業1年目は7億9千4百万円の赤字で、その後も収支が黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が約185億4千9百万円の赤字になります。

○補助金方式（初期投資額※）について、全額を無償資金「補助金等」をあてる場合）

開業1年目は約3億3千7百万円の赤字で、その後も収支が黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が約116億6千9百万円の赤字になります。

※初期投資額とは、JR資産（土地、建物、レールなど）の取得費用、車輛購入費、施設や設備の整備費、開業準備費のことです。

いずれの場合も30年間で100億円を超える累積赤字が生じます。

るといふ結果となりましたが、赤字額を少しでも減らすために、次のような方策を実施した場合の試算も行いました。

①収入確保の方策
・運賃改定や利用促進方策の実施

②経費、初期投資の削減
・人件費等のコスト削減
③事業手法等の工夫

・上下分離の実施（第三セクター鉄道会社は列車の運行のみを行い、鉄道施設の保有・管理は公共団体などが行う）

試算の結果は、次のとおりとなりました。

①を実施した場合（運賃30%アップ）

開業1年目は3億円の赤字で、その後も収支は黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が106億2千万円の赤字になります。

①②を実施した場合
開業1年目は2億4千万円

の赤字で、その後も収支は黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が約80億9千万円の赤字になります。

①②③を実施した場合

開業1年目は9千万円の赤字で、その後も収支は黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が21億3千万円の赤字になります。

このように、第三セクター鉄道を選択した場合、大幅な財政負担が生じます。

バス転換の場合

初期投資は、バス購入費や待合所整備費などで、全額無償資金（補助金等）となりません。

バス転換については、逸走率※50%と25%の2ケースの試算を行いました。

※逸走率とは、バス転換した場合に鉄道からバス利用に移行しない人の割合をいいます。

○逸走率50%

開業1年目は約3千6百万円の赤字で、その後も収支が黒字に転じることはなく、開業30年後は累積損益が約24億7千万円の赤字になります。

○逸走率25%

開業1年目は約6千4百万円の黒字で、その後2年間は黒字となりますが、4年目以降は赤字となり、開業30年後は累積損益が約12億2千3百万円の赤字になります。

このように、バス転換を選択した場合、第三セクター鉄道より財政負担が少なくなりませんが、バスは二酸化炭素排出量の増加が懸念されるほか、交通渋滞や、冬期間の降雪など、道路状況の影響を受けやすく、所要時間が増大する可能性があります。

また、貨物輸送という課題が生じてきます。

JR江差線は、北海道と本州各地を結ぶ物流の大動脈であり、バス転換をした場合において、鉄道貨物輸送を維持するために線路を残す必要があります。

現在の法律では、JR貨物会社は線路を保有することができないため、貨物列車の運行を維持するための事業方式についての検討が必要となります。

今後の検討方針

今後のスケジュールは次のとおりとなりました。

○平成21年度

今回の調査結果を踏まえ、他県や国からの支援等の状況を見極めながら、初期投資や経費の削減について検討・協議を行い、議論の土台となる「地域交通の確保方策（選択肢）」を作成します。

○平成22～23年度

「地域交通の確保方策」に基づき、国などの関係機関との協議・有識者の意見聴取・パブリックコメントなどを経て、平成23年度末までに協議会としての方向性を決定します。

並行在来線の取り扱いについては、今後、十分な議論を重ねた上で方向性を定めていきますので、その内容については、町民のみなさんに随時お知らせしていきます。

北海道新幹線環境影響評価書に基づく事後調査等報告書の公表

北海道新幹線の建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は「北海道新幹線（新青森・札幌間）環境影響評価書（北海道）平成14年1月」に基づく事後調査等報告書を次のとおり公表します。

○事業者の名称

名称 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

○対象事業の名称及び種類

名称 北海道新幹線（新青森・札幌間）
種類 新幹線鉄道の建設に係る事業

○事後調査等の地域範囲

木古内町、北斗市、七飯町

○閲覧期間及び場所等

期間 6月3日から6月30日までの土・日曜日を除く20日間

時間 午前9時から午後5時

場所

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構北海道新幹線建設局及び同木古内鉄道建設所、同北斗鉄道建設所、木古内町役場、北斗市役所、七飯町役場