



第5回 北海道新幹線札幌延伸に伴う 鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議資料

北海道新幹線並行在来線対策協議会の協議状況について
— 函館線：函館・長万部間における地域交通の確保方策の検討 —

北海道総合政策部交通政策局

令和7年1月15日（水）



【目次】

1. 北海道新幹線並行在来線対策協議会について
2. 並行在来線(函館線:函館・長万部間)における地域交通の確保方策の検討について
 - (1) 第8回渡島ブロック会議検討状況[R3. 4. 26開催]
 - ・ 収支予測等調査結果等について
 - (2) 第9回渡島ブロック会議検討状況[R4. 8. 31開催]
 - ・ 収支予測調査の精査(①)について
 - (3) 第10回渡島ブロック会議検討状況[R5. 12. 27開催]
 - ・ 収支予測調査の精査(②)について
3. 地域交通の確保方策の検討(中間とりまとめ)について

2 並行在来線(函館線:函館・長万部間)における地域交通の確保方策の検討について

(1) 第8回渡島ブロック会議検討状況[R3.4.26開催]

函館線（函館・小樽間）における「旅客流動調査、将来需要予測・収支予測調査」を行い、実施結果を報告。

・ 調査目的

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業とともに、JR北海道から経営分離される函館線（函館・小樽間）について、将来の需要、収支の予測を行い、経営分離後における公共交通機関の確保方策を検討する基礎資料とする。

・ 調査内容

函館線、函館・長万部間(147.6km、34駅)について、次の調査を実施した。

旅客流動調査	将来需要予測調査	収支予測調査
旅客流動については、JR北海道による2018年度の線区情報等を参考にOD表を作成	旅客流動調査の結果をもとに、新幹線開業後30年間の将来需要を予測	函館・長万部間における利用者の状況などを踏まえ、3パターン(鉄道、バス、鉄道+バス)で推計を実施

※ 2018年度の流動調査に基づき、将来需要予測等を実施。

<交通モード別の初期投資及び30年間の収支予測調査結果>

(単位：億円)

地域交通確保方策	初期投資	区分	単年度収支		30年累計
			2030年度	2040年度	
①第三セクター鉄道	317.3	収入	48.9	47.4	1,403.2
		費用	67.7	67.7	2,347.4
		収支	▲ 18.8 (▲ 59.2)	▲ 20.3 (▲ 60.7)	▲ 944.2 (▲ 2,154.0)
②バス運行	36.6	収入	8.4	7.0	193.4
		費用	10.9	8.9	323.8
		収支	▲ 2.5	▲ 2.0	▲ 130.4
③鉄道(函館～新函館北斗) + バス(新函館北斗～長万部)	160.9	収入	16.9	15.3	441.0
		費用	28.4	28.1	1,006.5
		収支	▲ 11.5 (▲ 19.4)	▲ 12.8 (▲ 20.6)	▲ 565.4 (▲ 800.4)

※ 収支の()は、線路使用料を除いた数字。

※ 30年累計は初期投資及び単年度収支の合計であり、減価償却等は考慮していない。

※ 国・道などのバス補助は考慮していない。

※ 四捨五入の関係で、合計が一致しない場合がある。

[交通モード比較]

収支予測調査は、函館・長万部間における利用状況などを踏まえ、3つの運行パターンで収支等を推計。

(乗車人員と輸送密度 (2018年度))

項目	函館・長万部間
営業キロ	147.6km
乗車人員	6,968.4人
輸送密度	685人/日

2 並行在来線(函館線:函館・長万部間)における地域交通の確保方策の検討について

◆ 第三セクター鉄道(鉄道運行)における収支予測調査結果等

○ 収支予測調査結果

「函館・長万部間」の地域交通を鉄道運行とした場合の収支予測調査の結果は、以下のとおり。

<鉄道運行における初期投資及び30年間の収支> (単位:億円)

初期投資	収支等	単年度収支		30年累計 (初期投資含む)
		2030年度	2040年度	
317.3	収入	48.9	47.4	1,403.2
	費用	67.7	67.7	2,347.4
	収支	▲ 18.8 (▲ 59.2)	▲ 20.3 (▲ 60.7)	▲ 944.2 (▲ 2,154.0)

※ 収支の()は線路使用料を除いた数字。

※ 30年累計は初期投資及び単年度収支の合計であり、減価償却等は考慮していない。

○ 主な初期投資・収支等の内容

- ・ 初期投資は函館・長万部間で約317億円必要との見込み。
- ・ 単年度収支では、函館・長万部間が18億円程度の欠損見込み。
- ・ 函館・長万部間における開業初年度(2030年度)収支内訳では、運輸収入・雑収入が8.5億円に対し、線路使用料が40億円と収入の8割を線路使用料が占める試算。
- ・ 線路使用料の算出に使用する線路等の走行割合は、五稜郭・長万部間で貨物が9割以上を占めている。

[収支予測調査結果の内訳]

<初期投資の内訳>

(単位:億円)

項目	費用等	備考
JR資産譲渡	180.0	土地・建物等のJRからの有償譲渡
車両	62.7	有償譲渡(26両)、新規(4両)
その他設備	26.4	三セク移行に必要な設備改修等 (駅の旅客用設備整備等)
大規模補修	23.0	橋・トンネル等土木構造物の補修 (20年間分)
開業準備費	25.1	開業前人件費、一般管理費等
合計	317.3	

<開業初年度(2030年度)収支の内訳>

(単位:億円)

項目	費用等	備考
運輸収入	7.5	運賃収入
運輸雑収入	1.0	広告収入、駅構内営業料等
運輸収入計(A)	8.5	
線路使用料(B)	40.4	貨物列車走行による使用料
収入計(A+B)	48.9	
人件費	26.8	駅・運転・保守等(523人)
線路保存費	20.1	線路の保守管理
電路保存費	13.6	電気設備の保守管理
車両保存費	1.3	車両の保守管理
運転費	1.7	列車の運転に要する費用
運輸費	1.4	駅等の業務に要する費用
管理費	2.6	
土木構造物維持費用の増加	0.2	施設老朽化に伴う各種保存費の増加分
営業経費(C)	67.7	
収支(A+B-C)	▲ 18.8	
線路使用料を含まない収支(A-C)	(▲ 59.2)	

※ 四捨五入の関係で、合計が一致しない場合がある。

2 並行在来線(函館線:函館・長万部間)における地域交通の確保方策の検討について

第8回ブロック会議で報告した旅客流動調査等の結果に基づき、初期投資や運行経費等について、収支改善等の見直し・精査を行った。

(2) 第9回渡島ブロック会議検討状況 [R4.8.31開催]

◆ 収支予測調査の精査(鉄道運行の場合:1回目精査) (単位:億円)

	初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
		2030年度	2040年度	
前回報告	317.3	▲ 18.8	▲ 20.3	▲ 944.2
1 回目精査	288.6	▲ 14.4	▲ 16.8	▲ 816.8
(増 減)	▲28.7	4.4	3.5	127.4

【初期投資】

- ・ 予備車両数の見直しによる車両数の減 (30両→26両) 【▲14.0億円削減】
- ・ JR譲渡資産の精査 (JR協議: 簿価へ見直し) 【▲ 2.0億円削減】
- ・ JR譲渡資産の精査 (必要資産の見直し) 【▲10.7億円削減】
- ・ 大規模補修費の精査 (必要額の見直し) 【▲ 2.0億円削減】

【単年度収支 (2030年度)】

- ・ 運賃値上げ (30%) による収入増 【 4.2億円増収】
- ・ 経年劣化等恒常的な修繕増加の見直しによる費用減 【▲ 0.2億円費用減】

(3) 第10回渡島ブロック会議検討状況 [R5.12.27開催]

◆ 収支予測調査の精査(鉄道運行の場合:2回目精査) (単位:億円)

	初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資を含む)
		2030年度	2040年度	
1 回目精査	288.6	▲ 14.4	▲ 16.8	▲ 816.8
2 回目精査	288.6	▲ 12.0	▲ 14.4	▲ 744.4
(増 減)	-	【改善】2.4	【改善】2.4	【改善】72.4

【初期投資】

- ・ 変更なし (一定の方向性が定まった段階でJR北海道と協議)

【単年度収支 (2030年度)】

- ・ 共同使用駅化による委託費増 【 0.3億円支出増】
- ・ 駅務員・本社要員の見直しによる人件費減 (▲53人) 【▲2.7億円支出減】

(参考) 第9回渡島ブロック会議での検討

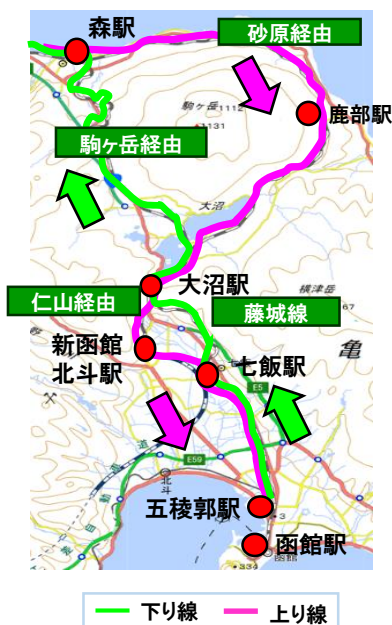
◆ 初期投資: JR北海道からの譲渡資産の精査

＜除外予定の鉄道資産等＞

(単位:億円)

藤城線	▲3.4	藤城線の旅客運行は、「下り」のみ1日3本であるため、全便、仁山経由の運行とし、藤城線は譲渡資産から除外する。
五稜郭車両所	▲7.3	大規模車両検査(重要部検査等)は、JR北海道へ委託することとし、検査等には不要施設として除外する。
計	▲10.7	

＜貨物輸送(通称ハの字ルート:函館線 七飯・森間)＞



藤城線橋脚 (七飯町)



貨物列車

3 地域交通の確保方策の検討(中間とりまとめ)について

函館線(函館・小樽間)将来需要予測調査・収支予測調査の結果を踏まえ、第9回以降のブロック会議において、鉄道・バス運行における初期投資や単年度収支の精査等を行い、収支予測等の見直しについて、中間とりまとめを行った。

◆ 第10回渡島ブロック会議検討結果[R5.12.27開催]

＜交通モード別の収支予測等の見直し＞

(単位：億円)

地域交通 確保方策	区分	初期投資	単年度収支		30年累計 (初期投資含む)
			2030年度	2040年度	
① 第三セクター鉄道 (函館～長万部)	当初結果	317.3	▲ 18.8	▲ 20.3	▲ 944.2
	1回目精査	288.6	▲ 14.4	▲ 16.8	▲ 816.8
	2回目精査 (当初比改善等)	288.6 (28.7：改善)	▲ 12.0 (6.8：改善)	▲ 14.4 (5.9：改善)	▲ 744.4 (199.8：改善)
② バス運行 (函館～長万部)	当初結果	36.6	▲ 2.5	▲ 2.0	▲ 130.4
	1回目精査	37.5	▲ 2.8	▲ 2.9	▲ 157.4
	2回目精査 (当初比改善等)	30.9 (5.7：改善)	▲ 0.9※ (1.6：改善)	▲ 1.4 (0.6：改善)	▲ 106.0※ (24.4：改善)
③ 第三セクター鉄道 + バス運行	当初結果	160.9	▲ 11.5	▲ 12.8	▲ 565.4
	1回目精査	147.7	▲ 9.1	▲ 11.0	▲ 510.1
	2回目精査 (当初比改善等)	147.4 (13.5：改善)	▲ 4.9 (6.6：改善)	▲ 7.0 (5.8：改善)	▲ 391.6 (173.8：改善)
	当初結果	148.0	▲ 9.4	▲ 10.7	▲ 484.2
	1回目精査	131.7	▲ 6.7	▲ 8.4	▲ 405.1
	2回目精査 (当初比改善等)	131.7 (16.3：改善)	▲ 3.9 (5.5：改善)	▲ 5.6 (5.1：改善)	▲ 320.6 (163.6：改善)
	当初結果	12.9	▲ 2.1	▲ 2.1	▲ 81.2
	1回目精査	16.0	▲ 2.4	▲ 2.6	▲ 105.0
	2回目精査 (当初比改善等)	15.7 (2.8：支出増)	▲ 1.0 (1.1：改善)	▲ 1.4 (0.7：改善)	▲ 71.0 (10.2：改善)

【収支予測調査結果における精査等の内訳(鉄道)】

＜初期投資の内訳＞

(単位：億円)

項目	当初	1回目 精査	2回目 精査	差引
JR資産譲渡	180.0	▲12.7		167.3
車両	62.7	▲14.0		48.7
その他設備	26.4			26.4
大規模補修	23.0	▲ 2.0		21.0
開業準備費	25.1			25.1
合計	317.3	▲28.7	0	▲288.6

＜開業初年度(2030年度)収支の内訳＞

(単位：億円)

項目	当初	1回目 精査	2回目 精査	差引
運輸収入	7.5	4.2		11.7
運輸雑収入	1.0			1.0
運輸収入計(A)	8.5	4.2		12.7
線路使用料(B)	40.4			40.4
収入計(A+B)	48.9	4.2		53.1
人件費	26.8		▲2.7	24.1
線路保存費	20.1			20.1
電路保存費	13.6			13.6
車両保存費	1.3			1.3
運転費	1.7			1.7
運輸費	1.4		0.3	1.7
管理費	2.6			2.6
土木構造物維持 費用の増加	0.2	▲0.2		0.4
営業経費(C)	67.7	▲0.2	▲2.4	65.5
収支(A+B-C)	▲ 18.8	4.4	2.4	▲12.0

※ 四捨五入の関係で、合計が一致しない場合がある。

※ 黒字となる路線(函館・新函館北斗間)の収益は含まれない。