並行在来線（函館～長万部～小樽）の概要

並行在来線とは、整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線の鉄道路線です。

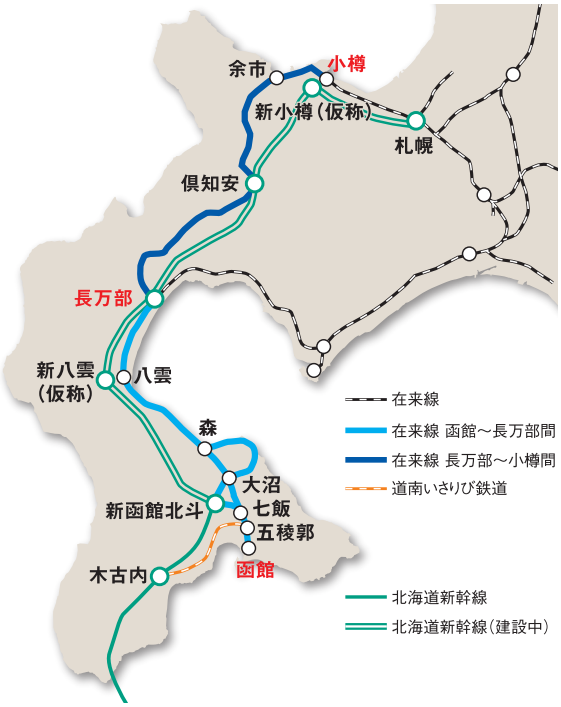
並行在来線の経営分離は、整備新幹線の着工5条件の「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」に基づいて行われます。これは、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合があるためであり、沿線全ての都道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。

北海道新幹線 新函館北斗～札幌間の並行在来線となる函館～小樽間は、2012年に北海道と沿線自治体から国土交通省へ、経営分離に同意する旨の文書が提出され、これにより、函館～小樽間は、当社より経営分離することとなり、北海道を中心に並行在来線の経営分離後の地域交通のあり方について、検討が進められています。

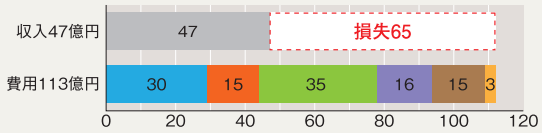
そのうち長万部～小樽間は、2022年3月に北海道、沿線自治体の皆様により、新幹線札幌開業時に「バス方式」とする方向性が確認され、現在、バスルート、ダイヤの検討が進められています。

また、函館～長万部間でも同様に、経営分離後のあり方について検討が進められていますが、これと並行して、同区間を走行する貨物列車のあり方について、2023年11月に有識者会議が立ち上げられ検討が進められており、これには当社も構成員として参加しています。

なお、いずれの検討に対しても当社は鉄道事業者の立場から協力しています。



■2024年度実績

区　間	営業キロ	輸送密度	線区別収支 ※管理費含む	営業係数 ※管理費含む	1日の列車本数
函館～長万部間	147.6km ※砂原線含む	3,354人／日		239円	旅客列車 86本 ※特急列車22本、はこだてライナー33本含む 貨物列車 51本 ※臨時貨物列車を含む
長万部～小樽間	140.2km	583人／日		616円	旅客列車 42本

（注）管理費：本社・支社の鉄道事業部門や、総務・経理などの一般管理部門の従業員に係る、人件費や物件費など　営業係数：100円の営業収益を得るために必要な営業費用の指数

【凡例】 輸送に直接必要な費用　車両の維持や修繕等に係る費用　施設の維持や修繕等に係る費用　減価償却費　その他（管理費等）　諸税

※端数処理のため合計値が合わない場合があります。

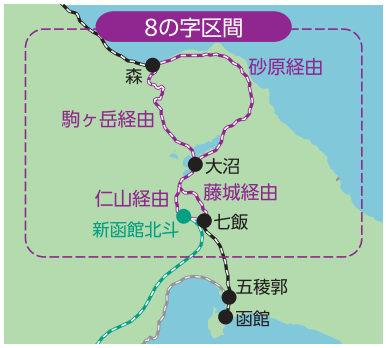
函館～長万部間の鉄道を維持するための課題

貨物列車のあり方についての有識者会議（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）において、当社は経営分離後に同区間で鉄道を維持する場合の課題を提起しています。

①同区間の鉄道運営には数百人規模の要員が必要であり、その大部分は新たな事業主体で、開業前から計画的に採用・育成する必要があること（※当社はその育成と一部出向に協力）

②同区間の鉄道運営の費用は、年間数十億円規模が必要と見込まれること

③経営分離後の列車の運行形態に応じた線区や設備のスリム化の検討により、運営費用を削減できる可能性があること（※一例として、七飯～大沼～森間のいわゆる8の字区間のあり方等）

④貨物列車の運行が継続する場合、青函トンネルを含む新中小国信号場～木古内間で、新幹線との共用走行問題（新幹線の減速走行による減収、共用走行設備に係るコスト負担等）が継続するため、解決に向けた検討が引き続き必要であること

貨物列車（提供:JR貨物）