

並行在来線（函館～長万部～小樽）の概要

並行在来線とは、整備新幹線区間と並行する形で運行する在来線の鉄道路線です。

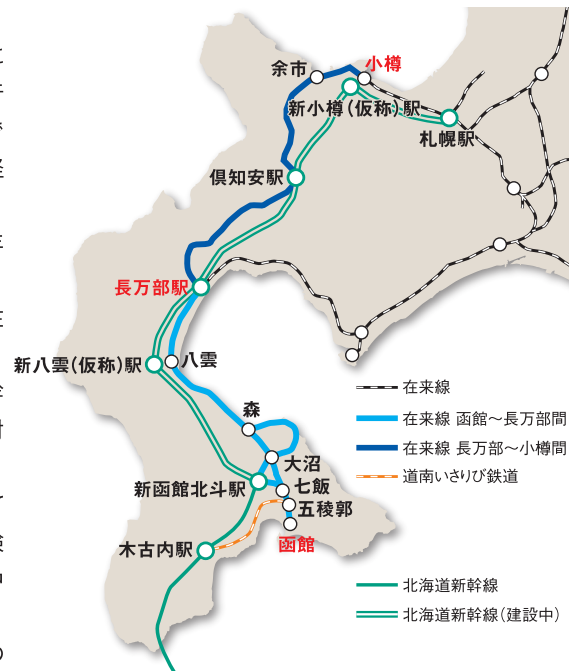
並行在来線の経営分離は、整備新幹線の着工5条件の「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」に基づいて行われます。これは、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合があるためであり、沿線全ての都道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっています。

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～長万部間でも北海道と沿線自治体により、経営分離後のあり方について検討が進められています。あわせて、同区間を走行する貨物列車のあり方についても検討が行われており、2023年11月に設置された有識者会議において2025年9月には「中間とりまとめ」が公表されるなど、議論が進められています。

当社は、有識者会議の構成員として参加しているほか、並行在来線に関する一連の検討について、鉄道事業者の立場から協力しています。



2025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	3,235人/日	収入48億円 費用110億円 損失62 48 28 17 34 17 13 2	229円	旅客列車 84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	559人/日	収入5億円 費用31億円 損失26 5 8 4 11 4 3 1	655円	旅客列車 41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含ま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)においては、2025年9月に公表された中間とりまとめで、少なくとも札幌延伸開業時点において函館～長万部間の「海線」を維持し、貨物鉄道の機能を確保することが必要との方向性が示されました。

当社が提起した鉄道を維持する場合の課題も踏まえ、中間とりまとめでは、経営分離後に同区間で貨物機能を維持する場合に関して、以下の論点が提示されています。

- ① 鉄道施設の保有主体
保有主体を決定し、出資者や割合、人材の確保・育成を含む運営体制の調整が必要
- ② 維持管理費用
年間数十億円の維持費について負担のあり方の検討と費用低減が必要
- ③ 要員の確保・育成
数百人規模の要員確保が必要であり、当社からの円滑な業務承継に向け、採用開始時期を設定する必要
- ④ 北海道新幹線の高速化・青函共用走行問題
共用走行問題への対応に留意し、技術開発の進展も十分に取り込んだ効率的な運行の模索が必要
- ⑤ JR貨物におけるサービス改善
輸送ネットワーク機能を最大限に発揮されるよう、JR貨物サービスの改善が必要



貨物列車 (提供: JR貨物)

