

函 企 交

令和 7 年（2025年） 5 月 2 0 日

総務常任委員会委員 各位

企 画 部 長

参考資料の配付について

このことについて、令和 7 年 5 月 2 0 日に「第 9 回 道南いさりび鉄道沿線地域協議会」が開催されましたので、下記のとおり関係資料を配付いたします。

記

1 配付資料

道南いさりび鉄道 道と沿線市町における負担割合について

（計画推進室交通政策課新幹線対策担当 TEL 21-3624）

＜道南いさりび鉄道＞ 道と沿線市町における負担割合について

1 現行の負担割合と再検討の合意（平成24年）

① 道と沿線自治体の負担割合

他県の事例を参考としつつ、
道の財政状況等も考慮した上で、
道と沿線自治体の負担割合 「8 : 2」

② 負担割合の再検討

開業後一定期間が経過した後、
利用状況や収支の動向などを検証し、
事業形態や負担割合等を再検討する

2 検討の方向性

- 当時開業していた
4社に対する負担割合を参考とした経過から、
現在開業している
8社に対する負担割合などを比較しながら検討
- 運行赤字に対する支援とは別に、
現経営計画では想定していなかった
設備投資に対する臨時支援（令和5年度）を
実施したことに鑑み、
運行赤字と設備投資を分けて協議していくことも検討
- こうした方向性に加え、
沿線市町の考え方を踏まえて柔軟に検討

全国の並行在来線各社における自治体の負担割合

R7. 5 北海道調べ

	しなの鉄道 (長野県)	IGRいわて銀河鉄道 (岩手県)	青い森鉄道 (青森県)	肥薩おれんじ鉄道 (熊本県・鹿児島県)	えちごトキめき鉄道 (新潟県)	あいの風とやま鉄道 (富山県)	IRいしかわ鉄道 (石川県)	道南いさりび鉄道 (北海道)	ハピラインふくい (福井県)
開業時期	平成9年 (1997年)10月	平成14年 (2002年)12月	平成14年 (2002年)12月	平成16年 (2004年)3月	平成27年 (2015年)3月	平成27年 (2015年)3月	平成27年 (2015年)3月	平成28年 (2016年)3月	令和6年 (2024年)3月
営業距離／駅数	102.4km／27駅	82.0km／17駅	121.9km／27駅	116.9km／28駅	97.0km／22駅	100.1km／21駅	64.2km／19駅	37.8km／12駅	84.3km／18駅
出資金(千円)	2,420,450 <内訳> 長野県: 1,781,950 (73.6%) 沿線市町: 408,500 (16.9%) 民間等: 230,000 (9.5%)	1,849,700 <内訳> 岩手県: 1,000,000 (54.1%) 沿線市町: 602,400 (32.6%) 非沿線市町村: 97,600 (5.3%) 民間等: 149,700 (8.1%)	2,900,000 <内訳> 青森県: 1,995,300 (68.8%) 沿線市町: 577,700 (19.9%) JR貨物: 100,000 (3.4%) 民間等: 227,000 (7.9%)	1,560,000 <内訳> 熊本県: 620,500 (39.8%) 鹿児島県: 620,500 (39.8%) 沿線市町: 219,000 (14.0%) JR貨物: 100,000 (6.4%)	13,191,200 <内訳> 新潟県: 12,280,000 (93.1%) 沿線市: 760,000 (5.8%) 民間等: 151,200 (1.1%)	4,000,000 <内訳> 富山県: 2,520,000 (63.0%) 沿線市町: 1,012,000 (25.3%) 非沿線市町村: 68,000 (1.7%) 民間等: 400,000 (10.0%)	3,178,000 <内訳> 石川県: 2,100,000 (66.1%) 沿線市町: 600,000 (18.9%) 市町村振興協会: 100,000 (3.1%) 民間等: 306,000 (9.6%) 鉄道・運輸機構: 72,000 (2.3%)	576,000 <内訳> 北海道: 372,800 (64.7%) 沿線市町: 93,200 (16.2%) JR貨物: 100,000 (17.4%) 民間等: 10,000 (1.7%)	2,623,000 <内訳> 福井県: 1,400,000 (53.4%) 沿線市町: 338,200 (12.9%) 非沿線市町: 61,800 (2.4%) JR貨物: 5,000 (0.2%) 民間等: 198,000 (7.8%) 鉄道・運輸機構: 620,000 (23.6%)
運行経費支援の 県:沿線市町の 負担割合	—	62.5 : 37.5	(上下分離) 線路使用料の 減免あり	85 : 15	～R7 【安定経営支援】 概ね1 : 2 法人事業税、 固定資産税等相当額 【緊急支援】 5 : 1 R8～14 4 : 1	1 : 1 (経営安定基金)	1 : 1 (運行支援基金)	8 : 2	1 : 1 (経営安定基金)
設備投資の 県:沿線市町の 負担割合	1 : 1	62.5 : 37.5	(上下分離) 鉄道資産は県が 所有(全額負担)	85 : 15	～R7 — R8～14 4 : 1 大規模設備は 県が全額貸付	1 : 1 (経営安定基金)	事業に応じて、 ・ 1 : 1(基金) ・ (国庫補助の場合) 国1:県1:事業者1 等	8 : 2	・(初期投資相当分) 県が全額補助 ・ 県と市が1 : 1

負担割合に対する北斗市の考え方

令和7年5月20日（火）

第9回道南いさりび鉄道沿線地域協議会 追加配布資料

・平成24年の合意内容に「利用状況や収支の動向などを検証し、開業時における見込みを下回る場合は、負担割合等を再検討する」と記載されていることは認識済みであるが、検証の中身としては、コロナ禍を受けたこともあり、利用状況や収支の現状確認に留まり、当初予定していた評価という段階までには至っていないという認識でもある。

また、当時の負担割合を決定した環境と大幅に変わった点がないことや、2031年以降の貨物調整金の制度が示されていないなど不透明な事項もあり、慎重な検討を要することも鑑みると、協議のスタートラインは「8：2」からであると考える。

・加えて、少子高齢化に伴い、スピード感が求められる人口減少対策や、多岐にわたる高齢者福祉施策の展開を求められる基礎自治体としては、今後より多くの財源確保が必要であること、また、道南いさりび鉄道の区間は、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈区間であることを鑑み、広域自治体である北海道の負担割合を高めていただくようお願いしたい。

・そして、道南いさりび鉄道は、北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線問題の協議において、三セク鉄道としての関係性が高く、今後の議論を進めるなかで、このことをどう絡めるべきかについて方向性の確認が必要であると考える。

道と沿線市町における負担割合について

第9回道南いさりび鉄道沿線地域協議会 追加配布資料

○函館市の考え方

- ・ 道南いさりび鉄道の第2次経営計画において、沿線人口の減少に伴う運輸収入の減や、人材の確保・育成、施設・設備や車両の老朽化など、同社が抱えている経営上の課題を挙げており、こうした課題への具体的な対応策の精査・調整が図られた上で、負担割合見直しに係る協議がされるものと捉えている。
- ・ さらに、道南いさりび鉄道は、地域住民はもとより、観光客の利用のほか、北海道と本州を結ぶ重要な物流ルートとしての役割を担っており、広域的・全道的観点で果たしている役割なども踏まえ、北海道と沿線市町の負担割合は「8：2」として、相応の負担をしているものと認識している。
- ・ こうしたことから、現行の「8：2」の負担割合からの議論のスタートとなるものであり、適正な負担割合が、北海道の割合を引き下げることが前提とするものではないものと考えている。
- ・ 地域鉄道として高い公益性を有する道南いさりび鉄道が、第2次経営計画に基づき、安全・安定的な運行や経営の安定化が図られるよう、北海道と沿線市町が連携を密に支援していくため、また、地域の理解が得られるよう、慎重かつ丁寧に進めていただきたい。

第9回道南いさりび鉄道沿線地域協議会

令和7年5月20日追加配布資料

・道と沿線市町における負担割合に関する木古内町の意見・考え方

- ・道南いさりび鉄道は沿線市町やその周辺に暮らす住民の大切な交通手段であり、生活を支える重要な公共交通機関であることから、人材確保や経営維持など様々な課題を抱えているが、沿線自治体として今後もしっかりと支援していく。
- ・道南いさりび鉄道は、日本の食料基地である北海道と本州を結ぶ物流の大動脈として重要な役割を果たしており、欠かすことのできない基幹インフラであると認識している。
その重要性を踏まえ、将来にわたり鉄道を維持・活用するためには、沿線自治体の努力だけでは限界があると考えており、北海道や国全体としての理解と支援、そして財政的負担の分担を強く要望したい。
- ・負担割合については、道南いさりび鉄道においては現時点で「北海道8：沿線市町2」の割合しか前例がないため、今後の協議においても、基本的には「8：2」を基準とするべきという認識を持っている。
- ・道南いさりび鉄道の経営に関しては、今後の車輛更新が重大な影響を与えるものと認識しており、負担割合の協議と併せて議論していくべきと考えている。
- ・負担割合の協議に加え、道南いさりび鉄道が道南観光の移動手段や道産品の流通など北海道全体の物流を支えているという視点から、新たな財源の確保策として、例えば北海道宿泊税の活用を検討することも一案ではないか。