

函 企 交

令和 8 年（2026 年） 8 月 2 1 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 8 年 8 月 2 1 日に「第 1 1 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、下記のとおり参考資料を
配付いたします。

記

1 配付資料

【第 1 1 回 道南いさりび鉄道沿線地域協議会配付資料】

- ・ 車種・車両検査体制について（案）（資料 1）
- ・ 車両数について（案）（資料 2）
- ・ 車両更新の検討について（資料 3）
- ・ 国の支援制度の検討について（資料 4）
- ・ 道南いさりび鉄道の負担割合の検討に関する方向性（案）
.（資料 5）

（計画推進室新幹線・地域交通政策課 TEL 21-3682）

車種・車両検査体制について（案）

道南いさりび鉄道沿線地域協議会
道南いさりび鉄道株式会社

1 開業時の検討経緯

道南いさりび鉄道の開業にあたっては、採算性、利用者の状況、車両導入に伴うコストを考慮して、1両で運転できるディーゼル車両とし、J R 北海道から中古車両の譲渡を受けた。

また、車両の保守管理体制について、日常的な検査（仕業検査・交番検査）は J R 北海道の函館運輸所を共同使用して自社で実施しているが、大規模な施設や要員が必要となる検査（要部検査・全般検査等）については、検査の頻度も少ないことから、効率的な運営のため、J R 北海道に委託して実施している。

＜北海道道南地域（五稜郭・木古内間）並行在来線経営計画（抜粋）＞（H26. 7）

- ・運行形態等

鉄道線路は、現行の単線・電化設備を J R 北海道から引き継ぐ。

ただし、旅客は、採算性を考慮し、ディーゼル車両により運行する。

- ・施設・設備等に関する事項

車両は、利用者の状況や車両導入に伴うコストを勘案して、J R 北海道からワンマン仕様の中古ディーゼル車両（キハ40形・9両）を譲り受ける。

- ・車両の保守管理体制

日常的な検査・修繕である仕業検査及び交番検査は、故障・事故などの緊急時に対応できる技術力を保持するため、直営で実施することを基本とし、要部検査及び全般検査等は、大規模な施設や要員が必要となり、検査の頻度も少ないことから、外注する。

2 J R 北海道との協議

開業時と同様に、J R 北海道からの中古車両の譲渡について検討・協議したが、J R 北海道においても車両の余裕はなく、譲渡は困難との回答を受けた。

また、車両検査については、J R 北海道が所有していない車両の場合は、資材・部品・設備の確保や技術面において、大きな課題があることを確認した。

＜並行在来線に対する協力内容に関する基本合意＞（H26. 4）

（鉄道資産の譲渡）

乙（J R 北海道）が三セク鉄道会社に譲渡する資産は、並行在来線において乙が所有する鉄道資産（乙が事業運営に必要なもの及び三セク鉄道会社の事業運営に不要なものを除く。）とキハ40形車両（特別保全工事施工済み）9両とし、譲渡額は16億円（税抜）程度とする。

（技術協力）

乙と三セク鉄道会社は、一方から技術的な協力について要請を受けた場合は、可能な範囲で相互に協力する。

＜J R 北海道からの回答＞（R8. 5）

- ・中古車両の譲渡について

当社においても車両数に余裕がなく、道南いさりび鉄道に中古車両を譲渡することは困難。

- ・車両検査について

要部検査・全般検査等については、当社においても委託を受けるなど技術的な協力を行っていく考えがあるが、当社で使用していない車両の場合は、新車導入と同じ規模の作業手順の整備・図面管理・資材管理を行う必要があることや保守に必要な検査機器・設備の導入と維持が必要となり負担が大きいため、受託を見送らせていただきたいと思います。

3 他社の車両更新の状況

(1) J R北海道

J R北海道では、キハ40の気動車の置き換え用として、電気式気動車のH100形車両（川崎車両製）を導入している。

(2) GreenDEC（川崎車両）

川崎車両株式会社では、地域鉄道用の共通車両として、電気式気動車「GreenDEC」を開発し、天竜浜名湖鉄道、甘木鉄道など既に5社が導入を決定している。

川崎車両株式会社に問い合わせたところ、GreenDECは、北海道向けの車両に求められる極寒冷地仕様には対応していないとの回答があった。

(3) 城端線・氷見線（富山県）

城端線・氷見線再構築検討会議では、城端線・氷見線をJ R西日本からあいの風とやま鉄道に移管するとともに新車両を導入することとし、電気式気動車を基本に検討していたが、新型蓄電池の開発が進み、J R西日本の他線区においても導入を検討する状況となったことを受け、検討の結果、新型ハイブリッド車両を導入することを決定。

4 車両検査について

(1) 他の並行在来線の状況について

他の並行在来線会社（全国8社）では、大規模な検査（全般検査等）を自社で実施している会社はなく、全社において、J R等（一部は他の民鉄や車両メーカー）に委託して実施している。

(2) 道南いさりび鉄道の置かれた環境について

道内の鉄道事業者（地下鉄を除く）はJ R北海道と道南いさりび鉄道のみであり、道内でJ R北海道以外の会社に検査を委託することは困難な環境にある。

また、道外の会社（鉄道事業者・車両メーカー）に委託する場合は、青函トンネル区間（新幹線との共用走行区間）を経て運搬、もしくは船舶による運搬となり、運搬だけで相当の費用がかかることが想定される。

5 検討結果

- ・車両更新後の車両検査体制を勘案した場合、全般検査等についてはJ R北海道への委託を継続することが望ましく、J R北海道との協議を継続する。
- ・車両更新を行う場合の車種については、J R北海道への検査委託を考慮した車種とすることを前提に検討を継続する。

車両数について（案）

道南いさりび鉄道沿線地域協議会
道南いさりび鉄道株式会社

1 保有車両数の経過

道南いさりび鉄道の開業時には、J R 北海道からキハ 40 形車両 9 両の譲渡を受け、使用してきた。

その後、運行ダイヤの調整等を踏まえ、2025(令和 7)年度に 1 両減とし 8 両での運用としている。

＜道南いさりび鉄道第 2 次経営計画（抜粋）＞（2025(R7).3）

(1) 保有車両数の経過

当社は開業時に、J R 北海道から譲渡を受けた 9 両のキハ 40 形車両（ディーゼル）を使用しています。

(2) 保有車両数の削減

保有車両を削減することによって、車両の検査費用のほか、日常的な検査費用や車両に取り付ける部品等の費用、清掃費用等を削減することができます。

現在、車両 9 両を保有し、定期運行、臨時運行、予備車両として循環使用していますが、運行ダイヤの調整等により、1 両減とし 8 両での運用とします。

2 運行本数の経過

道南いさりび鉄道では、お客様のご利用状況等を踏まえ、運行本数及びダイヤの見直しを行ってきたところであり、第 2 次経営計画を踏まえ、本年 3 月にも見直しを行い、現在の運行本数は、1 日あたり 31 本となっている。

＜道南いさりび鉄道第 2 次経営計画（抜粋）＞（2025(R7).3）

(1) 運行本数の経過

当社は、お客様のご利用状況等を踏まえ、運行本数及びダイヤの見直しを行っており、2023 年（令和 5 年）3 月のダイヤ改正では、ご利用の少ない夜間の時間帯について、見直しを行ったところです。

(2) 運行本数の見直し

2024 年（令和 6 年）3 月改正時点のダイヤをベースに、通勤、通学のお客様のご利用状況や観光振興への寄与、車両の運用を考慮した上で、運行本数を現行の 34 本から 31 本とするダイヤとします。

【列車運転本数の推移】

		運転本数（本／日）				
		2016 年 3 月～	2019 年 3 月～	2021 年 3 月～	2023 年 3 月～	2026 年 3 月～
下り	木古内→函館	9 本	9 本	9 本	9 本	7 本
	上磯→函館	9 本	9 本	8 本	7 本	8 本
上り	函館→木古内	9 本	9 本	9 本	9 本	7 本
	函館→上磯	10 本	11 本	10 本	9 本	9 本
計		37 本	38 本	36 本	34 本	31 本

3 運行体系の検討について

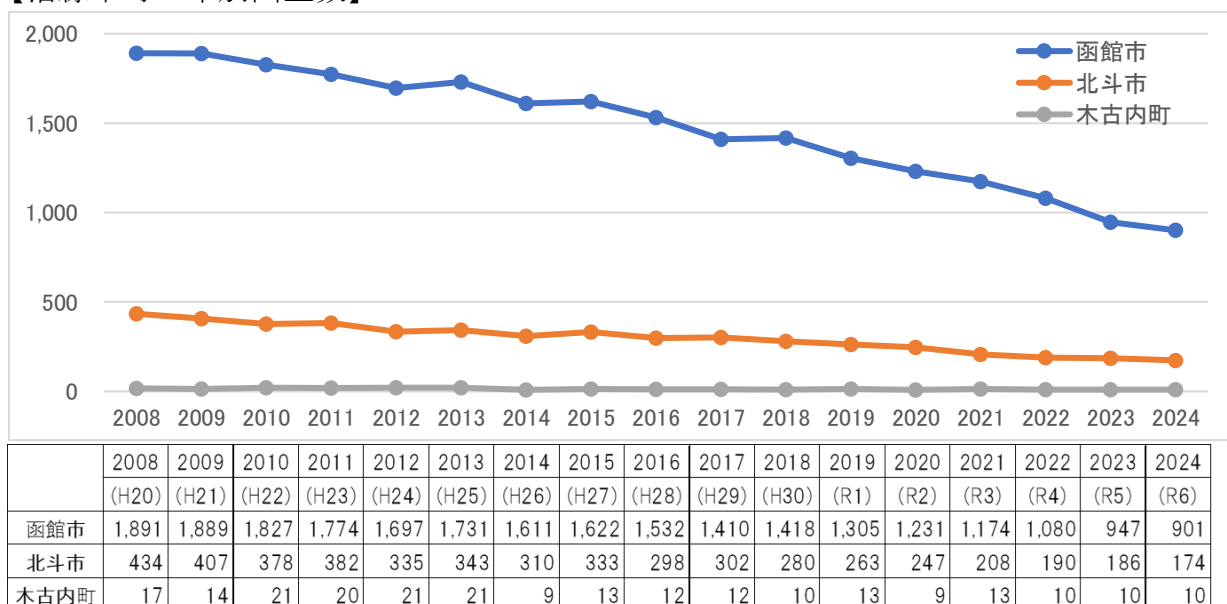
(1) 運行本数について

現在のダイヤでは、上磯～函館では 31 本（15.5 往復）、木古内～上磯では 14 本（7 往復）の運行となっており、利用状況や利用者の利便性について考慮しながら、将来の運行本数について検討する必要がある。

(2) 少子化について

朝の時間帯の利用は、高校生の通学や通勤等の沿線住民の生活利用が主体であるが、沿線市町では出生数の減少が続いており、将来、沿線地域から通学する高校生は大きく減少していくことが想定される。そのため、将来の利用見込みを考慮しながら、編成車両数も含めた運行体系について検討する必要がある。

【沿線市町の年別出生数】



(3) 臨時列車について

観光列車「ながまれ海峡号」やおでん列車、夜景列車などのほか、国内・海外の旅行会社による団体臨時列車、祭りや花火大会などイベント開催時の臨時列車などを運行しており、こうした臨時列車の運行についても考慮していく。

4 車両数の検討について

- ・車両数については、少子化など将来の輸送需要の変化、利用者の利便性を考慮しながら、編成車両数の見直しなどによって、7 両とすることで検討を進める。
- ・事故など想定外の事態があった場合に、車両数が不足するようリスクも考えられるが、その場合は、観光列車・臨時列車等の運行回数やダイヤの見直しなどの運用の見直しで対応することを検討する。

車両更新の検討について

2026.8 道南いさりび鉄道(株)

1 車両導入に係るスケジュールについて

(1) 考え方

- 現在、当社が保有する車両 8 両については、機関換装工事等の延命対策を講じているものの、いずれも製造から 40 年以上が経過しており、老朽化が著しい状況にある。
- 今後当社が将来にわたり、地域公共交通機関として沿線住民の移動手段を維持するとともに、安全で安定的な運行を確保するためには車両の更新が不可欠であり、車両の現状や更新に要する期間を踏まえると、早期に着手する必要がある。
- 車両の製造には、仕様の検討をはじめ、メーカー発注から納品に至るまでに約 4 年程度の期間を要することが想定されるとともに、納品後の公式試運転や社員養成に必要な期間を含めると、全体で約 5 年程度を要することが見込まれている。

(2) 導入スケジュール

導入スケジュールについては、車両製造期間や運転士等の養成期間などに加えて、現行車両の検査スケジュール、車両メーカーの受注体制、および車両検査体制等を踏まえ、現時点では下記スケジュールを想定している。

【車両導入スケジュール（案）】

令和 8 年度 方針決定、仕様協議およびメーカー選定

令和 9 年度 契約・発注

令和12年度 完成・納車、試運転等

令和13年度 運用開始

		2026	2027	2028	2029	2030	2031
		R8	R9	R10	R11	R12	R13
		5 年前	4 年前	3 年前	2 年前	1 年前	運用開始
主要スケジュール		協 議	発 注	製 作	製 作	納 車	運 用
車 両 導 入	契 約	・仕様検討 ・メーカー選定	・発 注				
	設 計		・設 計				
	製 作		・材料発注	製 作		・完成 ・輸送	
	検 査					・完成検査 ・試運転 ・慣らし	・運 用
社 員 養 成	運 転 士						
	検 修						

2 更新車両について

(1) 更新車種について

検討の結果、

- ① J R 北海道では、キハ40の気動車の置き換え用として、H100形車両を導入していること
- ② J R 北海道へ委託予定である車両検査は、J R 北海道が所有していない車両の場合は、資材・部品・設備の確保や技術面において、大きな課題があることから、更新車両についてはH100形として検討を進めたい。

	現行車両 キハ40形	更新候補車両 H100形
動力	気動車	電気式気動車
車体	普通鋼	軽量ステンレス
空調・ 冷房装置	送風ファンのみ	空調装置（冷房・暖房）
トイレ	和式トイレ	バリアフリー対応トイレ （車いす対応洋式トイレ）
車いす スペース	なし	あり

【H100形のその他の特徴】

- ・空調設備（冷房）装備など快適性の向上
- ・乗降ドアは押しボタンによる半自動ドアにより室内温度を維持
- ・バリアフリー対応トイレ、低床化によるホームとの段差縮小など利用者利便性の向上
- ・自動放送・ワンマン放送はインバウンドに対応

(2) 車両仕様について

- ・設計変更による費用増加やJ R 北海道の検査体制等も考慮し、基本的な仕様はJ R 北海道の車両から変えずに対応したい。
- ・「ながまれ海峡号」などの観光列車としての利用を想定し、4列ボックスシートやテーブルの設置等についても検討したい。
- ・車両のラッピング等によるデザインについても検討したい。

(3) 車両数について

沿線人口の減少などによる通勤・通学利用者の減少を踏まえるとともに、車両更新費用や維持管理費用を考慮し、7両を更新することで検討を進めたい。

3 更新費用について

現時点の情報に基づき、H100形車両7両を導入する場合の所要額を試算した。

車両本体費用	約46.1億円（消費税込み）
付属・改修費用	約 1.3億円（消費税込み）
その他（検査体制整備等）	約 1.7億円（消費税込み）

〔※今後、車両メーカーに正式な見積を取ることで、また関係者との協議、車両の仕様検討、物価変動、社会情勢等によって変動の可能性がある。〕

国の支援制度の検討について

設備投資・車両導入に対する支援制度

○鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

安全な鉄道輸送を確保するため、安全性の向上に資する設備（車両含む）の更新等を支援

補助率：国 1 / 3 または 1 / 2

（◆鉄道事業再構築事業かつ財政力指数要件あり）

○インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業

訪日外国人旅行者等の利便性向上を図るため、車両設備の整備等（車両の更新を含む）を支援
※車内案内表示、車内案内放送、車体の行先表示の多言語化により、インバウンド対応を実施する車両であることが要件

補助率：国 1 / 3 または 1 / 2

（◆鉄道事業再構築事業かつ財政力指数要件あり）

○先進車両導入支援等事業

GX/DX車両等、先進的な車両の導入等を支援

補助率：国 1 / 2

◆ 鉄道事業再構築事業の要件を満たす必要あり

◆鉄道事業再構築事業

<概要> ・大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線（旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安）を対象

・地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線の鉄道事業再構築事業実施計画を作成し、計画に記載の施策を実施

<要件> ① 地域公共交通計画の作成・鉄道事業再構築事業実施計画の認定

② 地方公共団体の計画における地域公共交通と まちづくり・観光戦略等の相互連携

（地方公共団体が作成する、まちづくり／観光等に関する計画において、まちづくりや観光における戦略の一つとして鉄道の活用を位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載）

③ 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定（利用者数、事業収支、国／地方公共団体の支出額）

④ 実効性のある地域活性化のための鉄道の活用（利用促進施策を具体的に位置付け）

設備投資・車両導入に対する地方財政措置

○地域鉄道事業者の安全対策

地域鉄道事業者の施設整備に対する地方公共団体の補助について、地方財政措置を講じる

・地方公共団体が負担する費用について、

地方債を100%充当可能

・地方債の **元利償還金の30%が普通交付税として措置**

（一般単独事業債（地域鉄道対策事業））

○ローカル鉄道に係る公共交通の再構築支援

鉄道施設の整備事業に係る地方負担について、地方財政措置を講じる

・地方公共団体が負担する費用について、

地方債を100%充当可能

・地方債の **元利償還金の45%が普通交付税として措置**

（一般補助施設整備等事業債（地域公共交通再構築事業））

◆ 鉄道事業再構築事業の要件を満たす必要あり

道南いさりび鉄道の負担割合の検討に関する方向性（案）

○ 道と沿線市町の負担割合（案）

- ・ 運行赤字に関する協議に当たっての負担割合は、1:1が望ましいと考えるが、開業時の合意に至った協議経過にも重きを置いた検討が必要との認識の下、8:2を提案
- ・ 設備投資（車両更新を含む）は、新たな負担スキームの検討が必要との認識の下、1:1を提案

■ 5年間（令和8～12年度）の負担（概算）

（単位：億円）

負担総額 (※1)	国庫補助 (※2)	負担割合 (道:市町)	負担額		交付税措置考慮後の 実質負担額(※3)
運行赤字 13.8	—	8:2	道	11.0	(11.0)
			市町	2.8	(2.8)
設備投資 (車両含む) 51.7	22.3	1:1	道	14.7	(8.2)
			市町	14.7	(8.2)

※1 運行赤字・設備投資（車両除く）は第2次経営計画、設備投資（車両）は会社の試算による

※2 国庫補助は、車両更新にあたり先進車両導入支援等事業（補助率1/2）を受けた場合

※3 交付税措置については、地方債を100%充当可能で、普通交付税30%（R8）、鉄道事業再構築事業の認定を受けた場合45%（R9以降）

合計	道	25.7	(19.2)
	市町	17.5	(11.0)

※ 現時点の想定であり、今後、変動する場合あり