

函 企 交

令和5年（2023年）6月22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、下記の資料を別添のとおり配付いたします。

記

1 配付資料

北海道新幹線に係るこれまでの主な経過等

（計画推進室交通政策課新幹線対策担当 TEL 21-3624）

## 北海道新幹線に係るこれまでの主な経過等

### 1. 北海道新幹線建設に係る主な経過

S45. 5. 18	全国新幹線鉄道整備法制定
S48. 11. 13	北海道新幹線（青森・札幌間）の整備計画決定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な経過地は函館市附近と記載</li> </ul>
H6. 11. 18	<b>函館市と北海道で確認書および覚書を締結</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道新幹線の函館市付近駅については、現渡島大野駅に設置することを地元として合意する。</li> <li>・ 新幹線駅と現函館駅とのアクセスについては、在来線を改良して実現することとし、地元が責任を持って対応する。</li> <li>・ 「在来線を改良して」とは、在来線の3線化方式により、現函館駅に新幹線車両を乗り入れるための改良工事であると認識する。</li> </ul>
H10. 2. 3	日本鉄道建設公団から北海道新幹線（新青森・札幌間）の駅・ルートが公表される <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 函館地域の新幹線駅は現渡島大野駅に設置</li> </ul>
H17. 8. 22	<b>北海道から「新函館駅と現函館間のアクセス」に係る回答が示される</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 確認書では、新幹線車両の現函館駅への乗り入れを想定しているが、線路工事費は莫大なものとなり、しかも全額地方負担となるため、現実的にはその実現は困難である。</li> <li>・ 新幹線と在来線のホームを共通のものとするすることで、鉄道利用者の利便は十分図られる。</li> <li>・ 北海道としても、新函館駅・現函館駅間のアクセス充実について、関係機関に対し要請していく。</li> </ul>
H23. 12. 13 (資料1)	<b>北海道から「新函館・現函館間の鉄道運行等に関する基本的事項」が示される</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北海道は、第三セクターの設立・運営に必要な出資、初期投資、運営経費などについて、応分の負担を行う。</li> </ul>
H23. 12. 13 (資料2)	<b>北海道旅客鉄道株式会社から「現函館駅・新函館駅間の鉄道アクセスの充実について」が示される</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 札幌開業後においても、当社としては第三セクターからアクセス列車の運行委託を受ける用意がある。</li> </ul>
H23. 12. 21 (資料3)	<b>函館市長が並行在来線（函館・小樽間）の北海道旅客鉄道株式会社からの経営分離に同意する意向を表明 (H24. 5. 16 国土交通省に文書にて回答)</b>

H24. 6. 29	国土交通省が北海道新幹線（新函館・札幌間）の工事実施計画を認可
H24. 8. 25	北海道新幹線（新函館・札幌間）着工
H28. 3. 26	北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）開業
R12年度末	北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）開業予定

## 2. 北海道新幹線並行在来線対策協議会における主な議論経過

### (1) 協議会の目的

- 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社から経営分離される函館線（函館・小樽間）沿線の地域交通の確保に係る検討等に関する協議を目的として北海道および沿線の15市町で構成される。（平成24年（2012年）設置）

### (2) 渡島ブロック会議

- 協議会を円滑に運営するため、渡島ブロック会議（函館・長万部間）と後志ブロック会議（長万部・小樽間）を設置する。

<渡島ブロック会議構成員>

- 函館市長，北斗市長，七飯町長，鹿部町長，森町長，八雲町長，長万部町長，北海道総合政策部交通企画監，渡島総合振興局長

### (3) 方向性の決定時期

- 令和元年（2019年）8月開催の第6回渡島ブロック会議において、これまで札幌開業の5年前までに方向性を決定するとしていた時期を前倒しし、早い段階での決定を目指すことが確認されている。

### (4) 函館線（函館・小樽間）収支予測等調査

- 令和3年（2021年）4月開催の第8回渡島ブロック会議において、①第三セクター鉄道とした場合、②バス転換とした場合、③第三セクター鉄道（函館・新函館北斗間）とバス転換（新函館北斗・長万部間）とした場合の3パターンにおける収支予測等の調査結果が報告された。

<③第三セクター鉄道（函館・新函館北斗間）に係る収支予測等調査結果>

- 初期投資：148.0億円
- 単年度収支（2030年度）：▲9.4億円
- 開業30年間累計※：▲484.2億円 ※初期投資，単年度収支の合計

※上記収支予測等調査結果は③のうちバス転換（新函館北斗・長万部間）を含まない。

(5) 収支予測等の見直し・精査結果

- ・ 令和4年（2022年）8月開催の第9回渡島ブロック会議において、前回調査の初期投資や単年度収支などについて見直し・精査の結果が報告された。

<③第三セクター鉄道（函館・新函館北斗間）に係る収支予測等精査結果>

- ・ 初期投資：131.7億円（▲16.3億円）
- ・ 単年度収支（2030年度）：▲6.7億円（+2.7億円）
- ・ 開業30年間累計※：▲405.1億円（+79.1億円） ※初期投資，単年度収支の合計

※上記収支予測等調査結果は③のうちバス転換（新函館北斗・長万部間）を含まない。

平成23年12月13日  
北 海 道

## 新函館・現函館間の鉄道運行等に関する基本的事項

### 1 新函館・現函館間の鉄道輸送の重要性について

北海道新幹線の利用促進のためには、新函館・現函館間は利便性の高い鉄道輸送を確保することが不可欠であり、JR北海道においても、平成27年度末の新函館開業に向けて、新幹線との乗り継ぎを考慮した快速列車の運行を検討するなど、この区間のアクセス輸送の重要性については十分認識している。

### 2 経営分離後における分離前と同等な鉄道運行の確保について

新函館開業後、札幌開業までの間、JR北海道は地域住民の足の確保や観光客の利用拡大に向け、利便性の向上に努めつつ、この区間の鉄道輸送を担っていく。

また、札幌開業後は、整備新幹線のルールからは、この区間のJR北海道による経営継続は難しいと理解せざるを得ないが、JR北海道にとっても経営分離前と同等の利便性・サービスを維持することが必要であり、経営主体が第3セクターに移行した後の鉄道運行について、JR北海道は出来る限りの協力を行う。

### 3 第3セクターの設立・運営における北海道の役割について

(1) この区間の経営分離後の経営主体となる第3セクター設立などに向けては、北海道が主体となって、札幌延伸の認可・着工後早期に沿線自治体などとの協議の場を設置し、並行在来線に対する国の支援策の充実強化を要請しながら、沿線自治体の理解と協力のもと、札幌開業に向けて準備を行う。

(2) 北海道は、第3セクターの設立・運営に必要な出資、初期投資、運営経費などについて、応分の負担を行う。

負担方法や負担割合などの検討に当たっては、他県の状況など先行例を十分考慮し、第3セクターの設立・運営に主体的な役割を担う北海道として最大限の対応をする。

#### 4 第3セクターに対するJR北海道の支援・協力の方向について

- (1) この区間の経営主体となる第3セクターの設立・運営のため、必要な技術者の出向など技術的・人的支援を行う。
- (2) 第3セクターに対する鉄道資産の譲渡については、次の点を配慮する。
  - ① 鉄道資産の譲渡範囲については、第3セクターの鉄道運行に必要最小限なものとする。
  - ② 譲渡対象資産（車両、地上設備等の鉄道事業用資産）については、札幌開業までの間、必要な更新、整備を行い、安全運行が確保される状態を維持する。
  - ③ 資産譲渡に当たっては、帳簿価格を基本とした適正な価格とする。  
なお、現函館駅舎等の整備に当たり、函館駅前土地区画整理事業に伴う補償金については、圧縮記帳を適用しており、帳簿価格に含まれていない。
- (3) 経営分離後における分離前と同等の利便性・サービスを維持するため、第3セクターとJR北海道をはじめとするJR各社との円滑な乗り継ぎが可能となる発券システムの導入などに協力する。



新幹線第14号  
平成23年12月13日

函館市長

工藤 壽樹 様

北海道旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長

小池 明 夫

現函館駅・新函館駅間の鉄道アクセスの充実について（回答）

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、平成23年12月9日付書面「現函館駅・新函館駅間の鉄道アクセスの充実について」にて貴職よりご照会のありました件について、下記のとおり回答いたします。

敬具

記

- ・新函館開業時において、新幹線との接続を図るとともに快速運転等を行うことを検討しており、利便性の高いアクセス列車を運行する考えであります。
- ・長期的な視点で効率的な運行が可能となるよう、当社の責任において、新函館開業に合わせて新函館・函館間を電化したいと考えており、また、新たに電車を導入することで、新函館・函館間の所要時間の短縮を図ることも可能となります。
- ・札幌開業後（第三セクター移行後）においても、アクセス列車の効率的な運行および利便性が損なわれることのないよう、当社としては第三セクターからアクセス列車の運行委託を受ける用意があります。

以上



函 企 政

平成24年5月16日

国土交通省鉄道局長

久保成人様

函館市長 工藤寿樹



並行在来線の北海道旅客鉄道株式会社からの経営分離  
について（回答）

平成24年5月11日付け国鉄幹第11号により照会のありましたこと  
のことについて、次のとおり回答します。

## 記

北海道新幹線（新函館・札幌間）の並行在来線である函館線（函館・小樽間）については、当該新幹線の開業時に北海道旅客鉄道株式会社が経営分離を行うことについて同意します。