

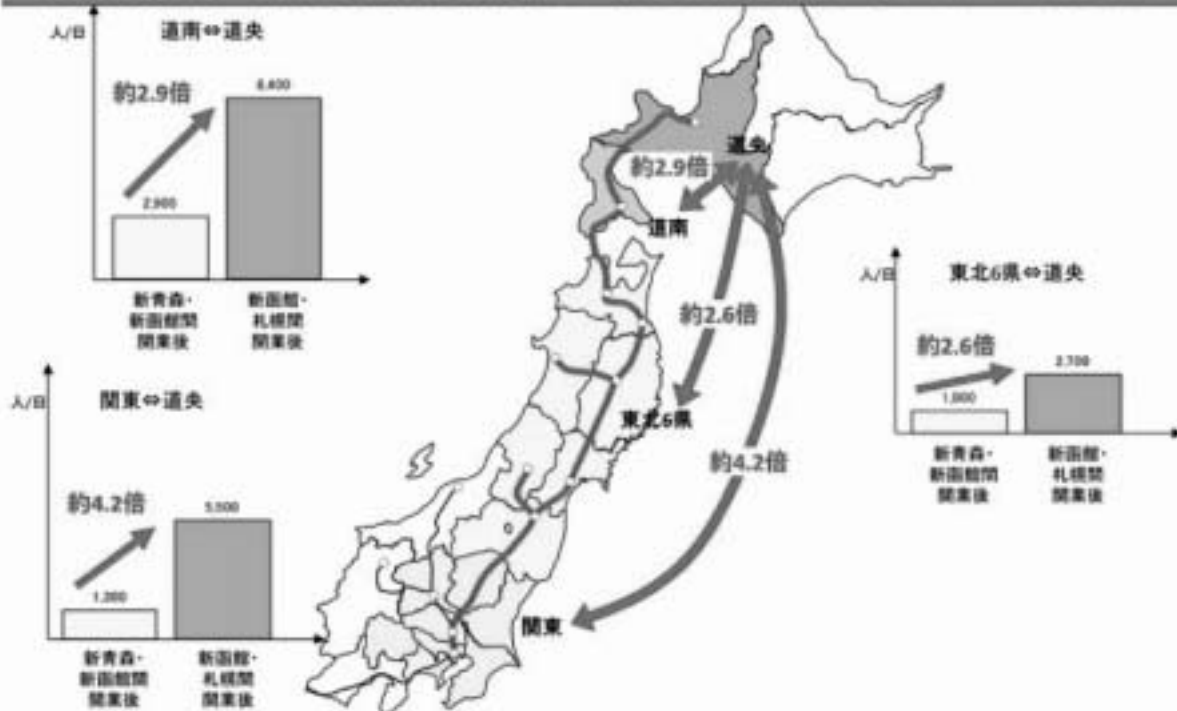


●北海道新幹線（新函館・札幌間）の工事着工認可に向けての検討状況 〔資料：国土交通省〕

今回は、北海道新幹線札幌延伸の正式な着工認可へ向け、その着工5条件の内、収支採算性や投資効果など、整備新幹線の整備効果や技術的課題への取組について、有識者等の意見を求める場として、国土交通省が設置し、去る1月27日と2月1日に開催された「整備新幹線小委員会」での資料等が公開されておりますので、その一部の内容をお知らせいたします。

※詳しくは国土交通省ホームページこちらをご覧ください。http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s304_seibi01.html

予測結果：鉄道利用者数（北海道新幹線（開業時：平成47年度末））



※関東は東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、群馬県、茨城県、栃木県、山梨県

東北6県は青森県、秋田県、岩手県、宮城県、山形県、福島県である。

※青函共用走行区間の最高速度は140km/hとしている。

※四捨五入により予測結果と倍率が一致しない場合がある。

各路線の投資効果の計算結果

	北海道新幹線 (新函館・札幌間)	北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	東海道新幹線 (金沢・東京間) ※金沢～東京間の 区間別	九州新幹線 (熊本～鹿児島間)
総便益(B) (億円)	8,139	7,601	9,170	4,594
利用者便益	4,349	5,265	6,343	2,077
供給者便益	3,470	2,029	2,474	2,319
環境便益	68	33	39	33
残存価値	253	274	314	164
総費用(C) (億円)	7,283	7,444	8,222	4,206
建設投資額	6,762	6,834	7,044	3,692
維持改良費等	520	609	1,177	515
費用便益比(B/C)	1.1	1.0	1.1	1.1
純現在価値(B-C) (億円)	856	157	948	388
経済的内部収益率(IRR) (%)	4.5	4.1	4.6	4.5

※経済的内部収益率は、「便益と費用の現在価値を等しくするような投資の収益率」のこと。つまり、「算出した資本支出が期間内で完全に回収されると考えた場合」、国家利権がどの程度までなら計画期間内に回収できるかを算出したときの「収支が均衡する割合」を指す。これが経済的内部収益率より大きいほど、投資の採算性が高いとされている。

投資効果＝便益B／費用C

※投資効果の値は大きいほど投資効果大

☆投資効果の前提条件

◆評価時点：平成23年度

◆評価期間：建設期間+50年

北海道新幹線（新函館・札幌間）＝H24～H97

☆投資効果の便益計測項目

（それぞれの項目を貨幣価値換算）

①利用者便益＝利便性向上分

②供給者便益＝鉄道事業者の収益変化分

③環境改善便益＝CO₂・NOx排出量等の変化分

④残存価値＝評価期間末に残る資産価値



■新幹線に関するお問い合わせやアイデア・ご意見はこちらへ《建設課 新幹線対策室》

◆メールアドレス：shinkansen@town.oshamambe.lg.jp ☎ 2-2456 FAX 2-4884

町HPでの北海道新幹線の情報はこちらでご覧いただけます。http://www.town.oshamambe.lg.jp/shinkansen/default.htm