2012年度 北海道新幹線特集 第１号

●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 ～収支採算性について～

〔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、「整備新幹線小委員会」で議論されておりますので、その一部の資料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

北海道新幹線（新函館・札幌間）収支採算性

JR北海道関連線区

収支採算性（開業後30年間平均）

□ ※下段は主な区間の優等列車の輸送密度（開業後30年間平均）

区　分	新幹線が整備される場合（With）	新幹線が整備されない場合（Without）
北海道新幹線（新青森・札幌間）	27億円/年	—
	14，800 人キロ/日・km（新函館・札幌間）	—
既設線（在来線）	−15億円/年	51億円/年
	600 人キロ/日・km（長万部・札幌間）	5，600 人キロ/日・km（長万部・札幌間）
並行在来線	—	−75億円/年
	—	5，300 人キロ/日・km（函館・長万部間）
計	11億円/年	−24億円/年
収支採算性（With−Without）	35億円/年	

※新幹線は整備に伴う増加分のみ計算。
※小樽・札幌間は経営分離しないものと想定して計算。
※四捨五入により合計が一致しない場合がある。

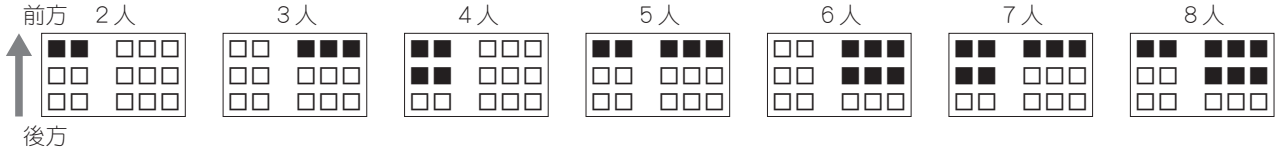
●収支採算性＝整備新幹線事業を実施する前と後を比較して、整備新幹線の営業主体に生じる受益のこと。
※算定方法　①需要予測に基づき、整備新幹線や既設線にかかる収入・費用を算出し、収益を求める。
②整備新幹線事業を実施前と後の収益差（収支改善効果）を求める。

↓

開業後30年間の収支改善効果（受益）を平均したものを、**収支採算性**として算定。**35億円／年の収益**

◆新幹線豆知識〔新幹線の座席の不思議〕◆　～あら不思議どんな人数でもみんな一緒に座れるね！～

みなさんは新幹線車両の座席がほとんどが５列であることをご存じでしょうか。新幹線の席を予約するときは、いろんな人数の組み合わせがありますが、一人だけ離れて座りたくないということありますよね。でもなんと不思議、新幹線はそんな心配はいりません。どんな人数でも一人だけ離れることはありません。こんな風になりますよ。
（車両を上から見た図です。上が前、矢印が進行方向。二列と三列の間は通路です。）
※■は仲間の座席で、□は空席や他の乗客席です。



■ 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《まちづくり新幹線課》
◆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