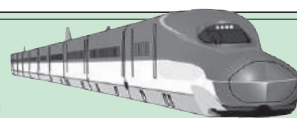
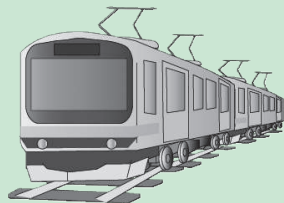


2021年度

北海道新幹線情報



～ 鉄道旅客のこれから～



先月号広報では、鉄道貨物の面から並行在来線について考えてみました。
今月号広報は、旅客の面から並行在来線を考えるにあたり、先日開催された、北海道と沿線自治体で構成される並行在来線対策協議会にて、北海道新幹線開業後に第三セクター方式で鉄道を運営する際の費用等の試算結果が公表されましたので、これを踏まえて考えてみます。

北海道新幹線の札幌延伸後30年の累計

(単位：億円)

	①鉄道のみ	②鉄道+バス	
		鉄 道	バ ス
函館－長万部	944.2	函館－新函館北斗 484.2	新函館北斗－長万部 81.2
小樽－長万部	926.9	小樽－余市 254.8	余市－長万部 56.9
計	1871.1	877.1	

「①鉄道のみ」というのは第三セクターにより、現行と変わらず、鉄道を全ての路線で使用するということです。

「②鉄道+バス」というのは、利用客が多い区間は第三セクターにより鉄道を運用し、比較的利用が少ない区間をバスに転換させるということです。

また、いずれも第三セクターは沿線自治体により費用を負担することとなっております。

◎上の表から、長万部町の費用負担を単純計算で考えてみます。

「①鉄道のみ」を沿線自治体である渡島7自治体・後志9自治体でそれぞれ割ってみると長万部町の負担は30年間で…

★函 館－長万部 944.2億円 ÷ 7 自治体＝約134.8億円（年間約4.4億円）

★小 樽－長万部 926.9億円 ÷ 9 自治体＝約102.9億円（年間約3.4億円）

「②鉄道+バス」となる場合は、長万部町が関係しているのはバス部分だけなので30年間で…

★新函館北斗－長万部 81.2億円 ÷ 7 自治体＝約11.6億円（年間約3.8千万円）

★余 市－長万部 56.9億円 ÷ 9 自治体＝約6.3億円（年間約2.1千万円）

（バスに限り、国・道の補助がありますが、これを考慮していない数字です。）



費用を考えると全然違うねー。
みんなの生活が不便にならない
ことが第一だからまだまだ考
えることがいっぱいあるねー。

詳しい資料は北海道HPに掲載しています。

<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/stk/heizai.htm>

お問い合わせ先

●新幹線推進課 (☎2-2450)