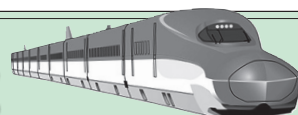


2021年度

北海道新幹線情報



並行在来線 長万部～黒松内間のバス運行の収支予測について

「北海道新幹線並行在来線対策協議会 後志ブロック会議 第13回幹事会」で、並行在来線をバス転換した場合についての収支予測（2030年度（新幹線開業後））が算出されました。

長万部・黒松内間のバス運行収支予測

- ・費用対効果等を考慮したところ、1日4往復が現実的と判断し、下記の表は、その数値となっています。
- ・ルートについては、仮として設定したもので、バス運行に決定した場合は、事業者とルートや便数を調整することになります。

			2018年度	2030年度 (新幹線開業後)	
支 出	運 行 経 費		2,500万円	2,500万円	
収 入	運 賃 収 入		600万円	500万円	
	補助金額	制 度	広域生活	－	
		補助額	全 体	600万円	－
			国	－	－
			道	300万円	－
		市 町	300万円	－	
	収 入 合 計		1,200万円	500万円	
収 支	損 益 額		▲1,300万円	▲2,000万円	
前提条件	キ 口 数		20.9km	20.9km	
	運 行 回 数		4回	4回	
	(みなし運行回数)		(2回)	(2回)	
	輸 送 量		11.3人/km・日	8.7人/km・日	
	平均乗車密度		2.8人/km・日	2.2人/km・日	

※収支損益額は、交通事業者の負担となるので、運行させるためには自治体が援助する必要があります。

- ・2030年度には、人口の減少からそもそもの利用者減が見込まれること、補助を受けられないことが損益額に反映されています。（補助の条件は、輸送量10人/km・日以上）
- ・バス運行の実際の負担は、長万部町と黒松内町が行うことになると想定されます。

比べてみると・・・

◎バス運行（長万部・黒松内）による想定負担額。

→損益額2,000万円÷2自治体＝年間1,000万円



◎第三セクター鉄道運行（長万部・小樽）による想定負担額。

→開業後30年間の収支予測874億円※÷9自治体＝97.1億円（年間約3.2億円）

※6月号広報でお伝えした額に一部見直しがありましたので変更しています。

（6月時点 926.9億円÷9自治体＝約102.9億円（年間約3.4億円））

★第三セクター鉄道を維持するためには、バス運行の約32倍の費用が必要と想定されます。よって、費用の面では、バス運行が有利なことは明らかなです。



お問い合わせ先 ●新幹線推進課 (☎2-2450)