

2030年度末までに北海道新幹線は札幌へ！ ところで、並行在来線ってどうなるの？②

広報しかべ7月号に引き続き、並行在来線について特集します。

前月号では各駅の利用状況について取り上げましたが、今月号では昨年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おいて、北海道新幹線開業後に第三セクター鉄道で運行した場合等3パターンでの運営費用の試算結果が公表されましたので、これらを踏まえて考えてみます。

1 北海道新幹線札幌延伸後30年の収支予測

(単位：億円)

地域交通確保方策	初期投資	1年間の収支		30年累計 (初期投資含む)
		2030年度	2040年度	
①第三セクター鉄道 (函館・長万部間)	288.6	▲14.4	▲16.8	816.8
②バス運行(函館・長万部間)	37.5	▲2.8	▲2.9	157.4
③第三セクター鉄道+バス運行	147.7	▲9.1	▲11.0	510.1
第三セクター鉄道 (函館・新函館北斗間)	131.7	▲6.7	▲8.4	405.1
バス運行 (新函館北斗・長万部間)	16.0	▲2.4	▲2.6	105.0

※30年累計は初期投資と1年間の収支の合計であり、減価償却等は考慮していない。
※国・道などのバス補助は考慮していない。

2 収支予測から、鹿部町の費用負担を単純計算で考えてみると… (対象である7自治体で割ってみる)

①第三セクター鉄道の場合

816.8億円 ÷ 7自治体 = 約116.7億円 (年間約3.9億円)

②バス運行の場合

157.4億円 ÷ 7自治体 = 約22.5億円 (年間約0.8億円)

③第三セクター鉄道+バス運行の場合

510.1億円 ÷ 7自治体 = 約72.9億円 (年間約2.5億円)

※これらの数字はあくまで単純計算したものです。

収支予測を見ると、莫大な費用がかかることが分かります。今後の方向性によっては町民の移動手段に多大な影響が出ることから、今後の議論状況に注視したいと思います。

詳しい資料は北海道ホームページに掲載されています。

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

▼お問い合わせは、役場企画振興課企画振興係 (7-5297) へ。