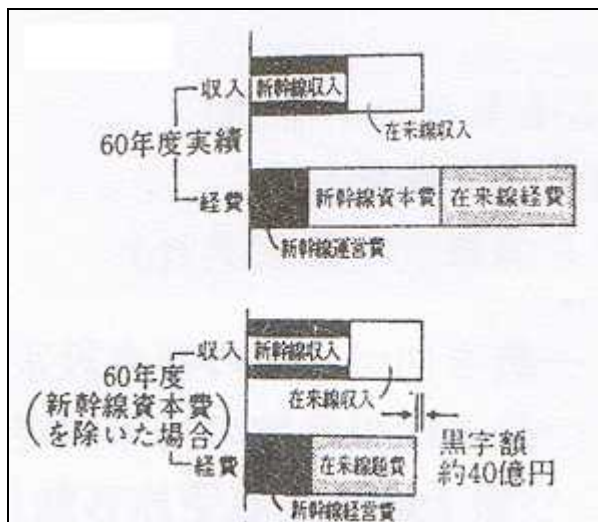


第3節 採算性

輸送需要が1万人をわずかに越える程度でなかなか厳しい。既存新幹線のなかで最も輸送需要の低い(2.7万人)上越新幹線を例に挙げると、資本費(建設費)が無いものとして何とか黒字を計上できるが、実際には資本費の償還に15~20年を要すると見られている。(『高速文明の地域問題』有斐閣選書)さらに、収支状況を詳しく見ると、並行在来線の赤字が新幹線経営を悪化させていることが分かる。(図3-2-7参照)北海道新幹線が黒字を計上するということは、経営主体の建設費負担を極めて軽くし、しかも並行する在来線(函館本線)を経営分離するという条件の下でのみ可能といえよう。



注 新幹線運営費には車両資本費を含む

資料 日本国有鉄道監査報告書より三菱総合研究所作成

図3-2-7 上越新幹線の収支(昭和60年度)
(三菱総合研究所事業戦略室編『整備新幹線をどう作るか』より)