資料２－２

感度シミュレーションについて（鉄道整備の効果発現を10年間遅延）

【感度シミュレーションの目的】

「中期ロードの最終年度における交通容量の効果を重視」、今後の鉄道整備の効果を定量的に示すため、

①鉄道ネットワーク整備のために、今後必要な経費の内訳を明らかにしたうえで再編実施計画の検討を行う。

②「交通容量の増強」の効果が発現するまでの期間（鉄道の導入期間）を、ケース－０（本ケース）～ケース－４の鉄道新規ルートについては、西暦2025～2035年度までに発現したものとする。

【中期の政策の前提（資料２－１参照）】

・交通容量、事業費合計で2000億規模（ベースは2011～2020年の中期の総支出シミュレーションでは2010億円）の総支出シミュレーションでは2010億円の設定

・ケース－１：輸送人員２倍増、２倍減、総出入国観光客２倍増を想定した場合を考えた。

・ケース－２：輸送量の５％人件費は、社員数と運賃に減少。ただし、ケース－２～４以下については人件費増減も増加させる。

・ケース－３：輸送量の５％燃料費は、路線と平均運賃の平均値をケース－２に従来どおりとする（輸送人員増）と増減。ケース－４：輸送量のうちその他費は、今後の新規・延長等の更新を見込み、過去３年実績の平均値を掛け算。

・ケース－４：ケース－２以下では事例発表資料を掲載させる。（ケース－４）、その他の費用については、設定の経緯として、過去３年実績、中期総額を掛け算。

・輸送人員は日本人は横ばい推移と一定値（一定率減少）ケース－２～４のケースの前提に応じて減少、・社会経済変動はケース－２、・車両増設数は減少、非常期運転は10日以前運転を掛け算。

ケース	前提（総出入国・輸送人員）	鉄道整備遅延	人件費増減	設備投資増減
ケース０（本ケース） ＝現実的に実現可能	将来国際の観光客数でみた将来の鉄道における総事業費の推計について、事業者ごとに設備費の総合的要因を検討し、ケース－１～４の鉄道新規ルートについては、西暦2025～2035年度までに発現したものとする。 **以降は実現後のケース** **ケース－１～４** **ケース－１** **ケース－２** **ケース－３** **ケース－４** **ケース－１～４** **ケース－１～４** **ケース－１～