

平成17年12月20日  
国土交通省鉄道局

## 平成18年度予算に向けた鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

(財務省原案内示時)

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時評価、再評価等を実施していますが、平成18年度予算において、新たに事業費を予算化する事業等につきまして、その評価結果及び採択箇所等を公表しますのでお知らせします。

### 【問い合わせ先】

国土交通省鉄道局

|       |      |                               |
|-------|------|-------------------------------|
| 施設課   | 課長補佐 | 原田(内線40822)<br>直通03-5253-8553 |
| 鉄道企画室 | 課長補佐 | 金子(内線40172)<br>直通03-5253-8526 |

# 新規事業採択時評価結果

## 【公共事業関係費】

| 事業区分        | 新規事業採択箇所数 |
|-------------|-----------|
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 2         |
| 合計          | 2         |

## 【都市・幹線鉄道整備事業】

### （幹線鉄道等活性化事業）

| 事業名<br>事業主体                     | 総事業費<br>(億円) | 便益 (B)      |                                | 費用<br>(C)<br>(億円) | B / C | その他の指標による評価                   | 担当課<br>(担当課長名)        |
|---------------------------------|--------------|-------------|--------------------------------|-------------------|-------|-------------------------------|-----------------------|
|                                 |              | 総便益<br>(億円) | 便益の主な根拠                        |                   |       |                               |                       |
| 北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）事業<br>北勢線施設整備(株) | 2.4          | 17          | 平成21年度西桑名駅乗降人員（予測）<br>5,437人/日 | 2.2               | 7.6   | 自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、CO2削減 | 本省鉄道局施設課<br>(課長 米澤 朗) |

### （鉄道駅総合改善事業）

| 事業名<br>事業主体                   | 総事業費<br>(億円) | 便益 (B)      |                             | 費用<br>(C)<br>(億円) | B / C | その他の指標による評価              | 担当課<br>(担当課長名)        |
|-------------------------------|--------------|-------------|-----------------------------|-------------------|-------|--------------------------|-----------------------|
|                               |              | 総便益<br>(億円) | 便益の主な根拠                     |                   |       |                          |                       |
| 江古田駅総合改善事業<br>第三セクター等<br>公的主体 | 24           | 57          | 平成16年度江古田駅乗降人員<br>36,628人/日 | 21                | 2.8   | バリアフリー経路の確保、災害に強いまちづくり 等 | 本省鉄道局施設課<br>(課長 米澤 朗) |

## 新規事業採択時評価の結果

### 【幹線鉄道等活性化事業】

| <b>事業概要</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |
|---|-------------------------------------|-------------------|------------------|---------|------------------|
| 事業名   | 北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）事業                   | 整備区間              | 三岐鉄道北勢線西桑名駅      |         |                  |
| 供用年度  | 平成21年度<br>(建設期間：平成18～20年度)          | 総事業費              | 2.4億円            |         |                  |
| <b>事業の目的・必要性</b>  |                                     |                   |                  |         |                  |
| <p>北勢線は桑名市（西桑名駅）といなべ市北勢町（阿下喜駅）を結ぶ20.4kmの路線であり、西桑名駅は北勢線最大の駅である。西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎを行っているが、西桑名駅からの桑名駅への乗継ぎには約270mを移動する必要があるため、乗継ぎ利便の向上が強く要望されている。</p> <p>本事業は、北勢線の高速度化事業とあわせて、自由通路や駅前広場の整備と一体的に西桑名駅のホーム・駅舎の移設を行うことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎ負担の軽減を図るものである。</p> |                                     |                   |                  |         |                  |
| <b>事業効率</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |
| <b>費用便益分析</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |
| 費用  | 2.2億円<br>(2.2億円)                    | 貨幣換算した主なもの：建設費    |                  |         |                  |
| 便益  | 17億円<br>(21億円)                      | 貨幣換算した主なもの：乗継時間短縮 |                  |         |                  |
| B / C   | 7.6<br>(9.4)                        | B - C             | 1.4億円<br>(1.8億円) | E I R R | 36.3%<br>(36.3%) |
| 感度分析<br>(B/C)   | 需要 + 10%                            |                   | 費用 + 10%         |         | 建設期間 + 1年        |
|   | 8.4                                 |                   | 6.9              |         | 7.4              |
|   | 需要 - 10%                            |                   | 費用 - 10%         |         | 建設期間 - 1年        |
|   | 6.8                                 |                   | 8.4              |         | 7.8              |
| <p>上記分析の基礎とした需要予測<br/>西桑名駅乗降人員 開業年度 5,437人 / 日</p>  |                                     |                   |                  |         |                  |
| <b>事業による効果・影響</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |
| 利用者への効果・影響  | 鉄道間（北勢線 近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）の乗継利便性の向上 |                   |                  |         |                  |
| 社会全体への効果・影響   | 通勤客等の自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、CO2削減  |                   |                  |         |                  |
| <b>実施環境</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |
| <p>沿線の住民、自治体等から強い要望がある。<br/>桑名市による自由通路や駅前広場の整備、土地区画整理事業等と一体的に行われる計画であり、まちづくりにも資する事業である。</p>   |                                     |                   |                  |         |                  |
| <b>備考</b>   |                                     |                   |                  |         |                  |

( ) は50年で計算

## 新規事業採択時評価の結果

### 【鉄道駅総合改善事業】

| <b>事業概要</b>  |  |                                      |                |         |                    |
|--|--|--------------------------------------|----------------|---------|--------------------|
| 事業名  | 江古田駅総合改善事業                                     | 整備区間                                 | 西武池袋線江古田駅      |         |                    |
| 供用年度   | 22年度<br>(建設期間：平成18～21年度)                       | 総事業費                                 | 24億円           |         |                    |
| <b>事業の目的・必要性</b>   |  |                                      |                |         |                    |
| <p>駅周辺道路は狭隘で、駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えている。広場も整備されておらず、駅構内はバリアフリー化されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められている。</p> <p>本事業は、広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等鉄道駅の改善を一体的に実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、災害に強いまちづくり等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図るものである。</p> |  |                                      |                |         |                    |
| <b>事業効率</b>  |  |                                      |                |         |                    |
| <b>費用便益分析</b>  |  |                                      |                |         |                    |
| 費用   | 21億円<br>(21億円)                                 | 貨幣換算した主なもの：建設費                       |                |         |                    |
| 便益   | 57億円<br>(71億円)                                 | 貨幣換算した主なもの：移動抵抗低減・所要時間短縮<br>踏切遮断時間短縮 |                |         |                    |
| B / C  | 2.8<br>(3.4)                                   | B - C                                | 36億円<br>(50億円) | E I R R | 14.9 %<br>(15.1 %) |
| 感度分析<br>(B/C)  | 需要 + 10%                                       |                                      | 費用 + 10%       |         | 建設期間 + 1年          |
|  | 3.0  |                                      | 2.5            |         | 2.8                |
|  | 需要 - 10%                                       |                                      | 費用 - 10%       |         | 建設期間 - 1年          |
|  | 2.5  |                                      | 3.1            |         | 2.7                |
| <p>上記分析の基礎とした需要予測<br/>江古田駅乗降人員 平成16年度 36,628人 / 日</p>  |  |                                      |                |         |                    |
| <b>事業による効果・影響</b>  |  |                                      |                |         |                    |
| 利用者への効果・影響   | バリアフリー経路の確保<br>エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減<br>鉄道移動時間短縮  |                                      |                |         |                    |
| 社会全体への効果・影響  | 駅内外のバリアフリー化<br>災害に強いまちづくり<br>踏切横断距離及び遮断時間の短縮 等 |                                      |                |         |                    |
| <b>実施環境</b>  |  |                                      |                |         |                    |
| 地元住民及び地元自治体から強い要望がある。<br>鉄道用地を有効活用することにより、駅北側で実施中の密集住宅市街地整備促進事業に資する事業である。  |  |                                      |                |         |                    |
| <b>備考</b>  |  |                                      |                |         |                    |
| 総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費を含めたものとしている。  |  |                                      |                |         |                    |

( ) は50年で計算