

平成15年8月29日
国土交通省鉄道局

平成16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

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16年度予算において、新たに事業費を予算化する4事業につきまして、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

財務課	課長補佐	宮田（内線40562） 直通03-5253-8539
施設課	課長補佐	北原（内線40822） 直通03-5253-8553
鉄道企画室	課長補佐	鶴田（内線40172） 直通03-5253-8526

新規事業採択時評価結果一覧表

【都市・幹線鉄道整備事業（高速化事業）】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
幹線鉄道等活性化事業（三岐鉄道北勢線） 第三セクター	36	166	平成21年度の輸送人員 6,595人/日	33	5.1	・駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携することによる相乗的な沿線地域の活性化等

【都市・幹線鉄道整備事業（乗継円滑化事業）】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
幹線鉄道等活性化事業（平良駅） 第三セクター	1.5	12.4	平成22年度 平良駅南口広場利用者数 3,655人/日	1.4	8.9	・移動抵抗の低減 ・バリアフリー施設整備 ・公共施設へのアクセス機能の向上

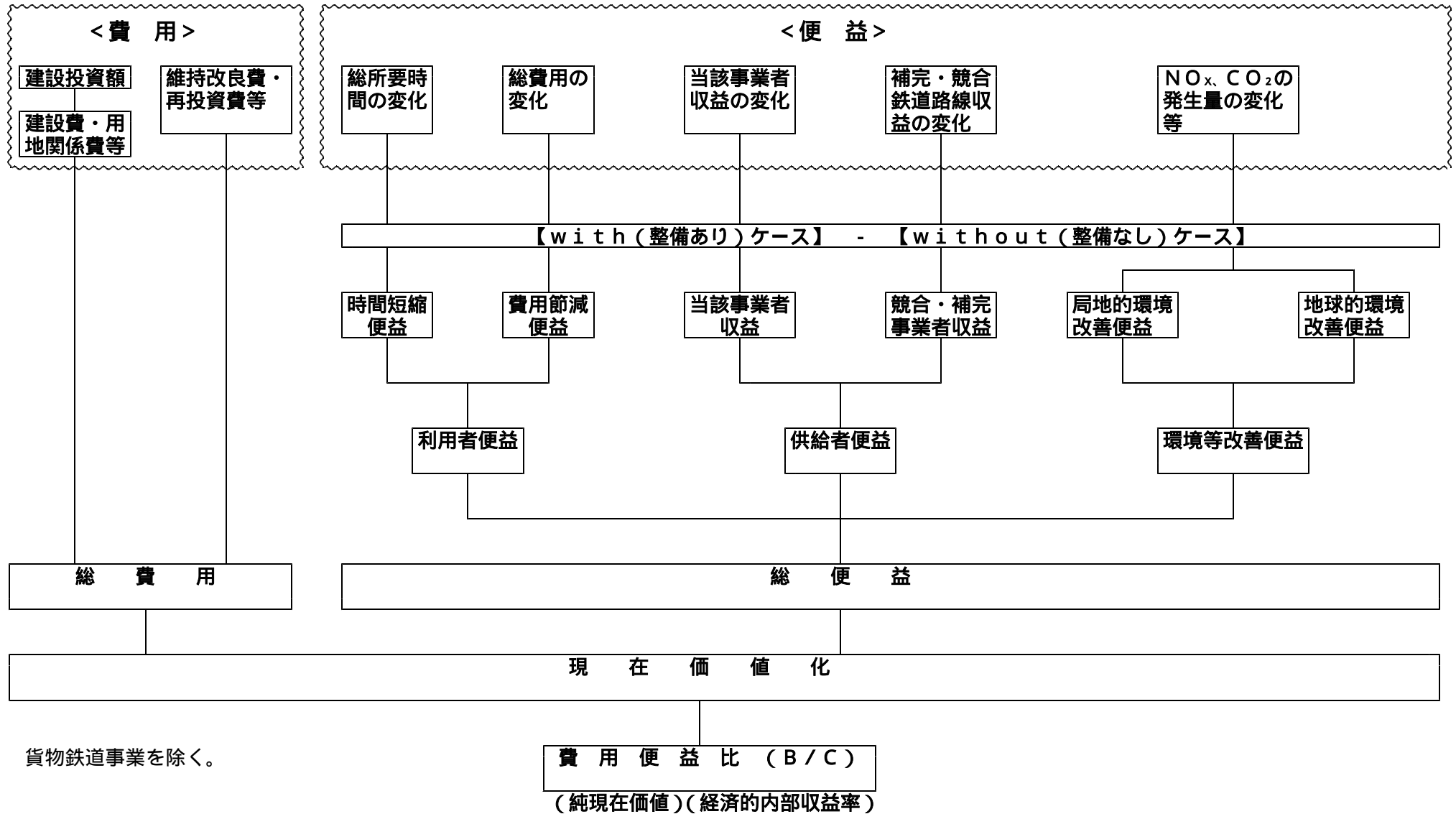
【都市・幹線鉄道整備事業（鉄道駅総合改善事業）】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
鉄道駅総合改善事業（下井草駅） 第三セクター	9.8	78.1	平成14年度 下井草駅乗降人員 24,098人/日	9.0	8.7	・バリアフリー施設整備 ・周辺交通の走行時間短縮 ・自動車交通利便性向上 ・滞留・交流機会増大、都市景観向上
鉄道駅総合改善事業（東長崎駅） 第三セクター	25	28.3	平成14年度 東長崎駅乗降人員 28,713人/日	21.9	1.3	・バリアフリー施設整備 ・駅舎の混雑解消 ・自動車交通利便性向上 ・滞留・交流機会増大 ・鉄道事業者用地の有効活用 ・民間投資の誘発

注) 総事業費には鉄道駅総合改善事業補助対象費だけでなく、関連事業として自由通路整備費、広場整備費を含めている。

【都市・幹線鉄道整備事業】

費用便益分析の概要



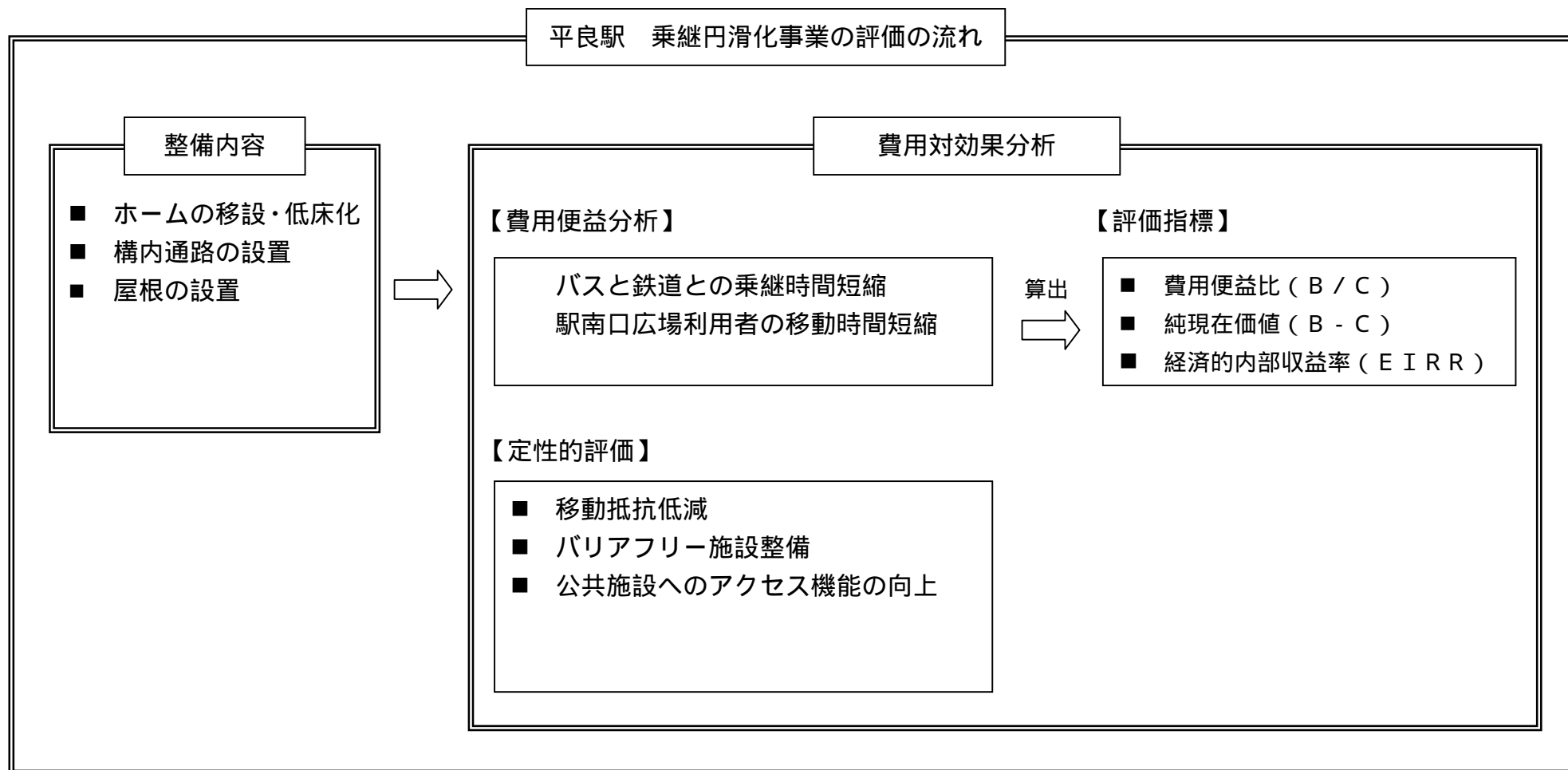
新規事業採択時評価の結果

【幹線鉄道等活性化事業】

事業名	三岐鉄道北勢線高速化事業（まちづくり連携型）					
所在地	三重県	事業主体	第三セクター			
事業概要	三岐鉄道北勢線西桑名～阿下喜間について、駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した高速化事業（曲線改良、行違い設備の増設等）を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。					
事業期間	平成16～20年度	総事業費	36億円			
目的・必要性	<p>北勢線は、桑名市と北勢町を結ぶ20.4kmの路線あり、隣接する桑名駅（JR及び近鉄）から名古屋までの所要時間は約20分と名古屋都市圏の一部を形成している。</p> <p>本事業では、全区間において曲線改良や行違い設備の増設、信号保安設備の改良等の高速化工事により、西桑名駅～阿下喜間の所要時間の短縮（約52分～約42分）等を図るとともに、沿線自治体が行うまちづくり事業（駅広整備、駐輪場等）と連携して実施することにより、相乗的な地域の活性化を図る事業である。</p>					
評価の基となる 需要予測	本事業実施区間における旅客輸送人員 6,595人/日（平成21年度） 年間2,407百万人					
費用対効果 分析	貨幣換算した主要な費用	建設費				
	貨幣換算した主要な便益	利用者便益、供給者便益				
	費用の生じる時期	平成16年度				
	効果の生じる時期	平成21年度				
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成15年度		
	総費用	33億円	総便益	166億円		
	B/C	5.1	B-C	133億円	EIRR	22.11%
	定量的・定性的に 考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に 考慮した効果	なし				
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	地元自治体及び鉄道事業者は事業化について合意済み。 駅周辺整備等とのまちづくりと一体となった高速化事業を進めることにより、地域の発展に資する。				
事業実施によるメリット ・デメリット	沿線町と桑名市並びに名古屋市との所要時間が短縮され、利用者利便が向上する。北勢町～名古屋間の所要時分現行約1時間15分を1時間程度まで短縮する。					
日程・手続	平成16年度工事着手、平成20年度完成予定。					
関係者の意見等	地元自治体等から強い要望がある。					
備考						

平良駅における乗継円滑化事業の評価手法について

平良駅の乗継円滑化事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のよう
な評価を行っているところである。



新規事業採択時評価の結果

【乗継円滑化事業】

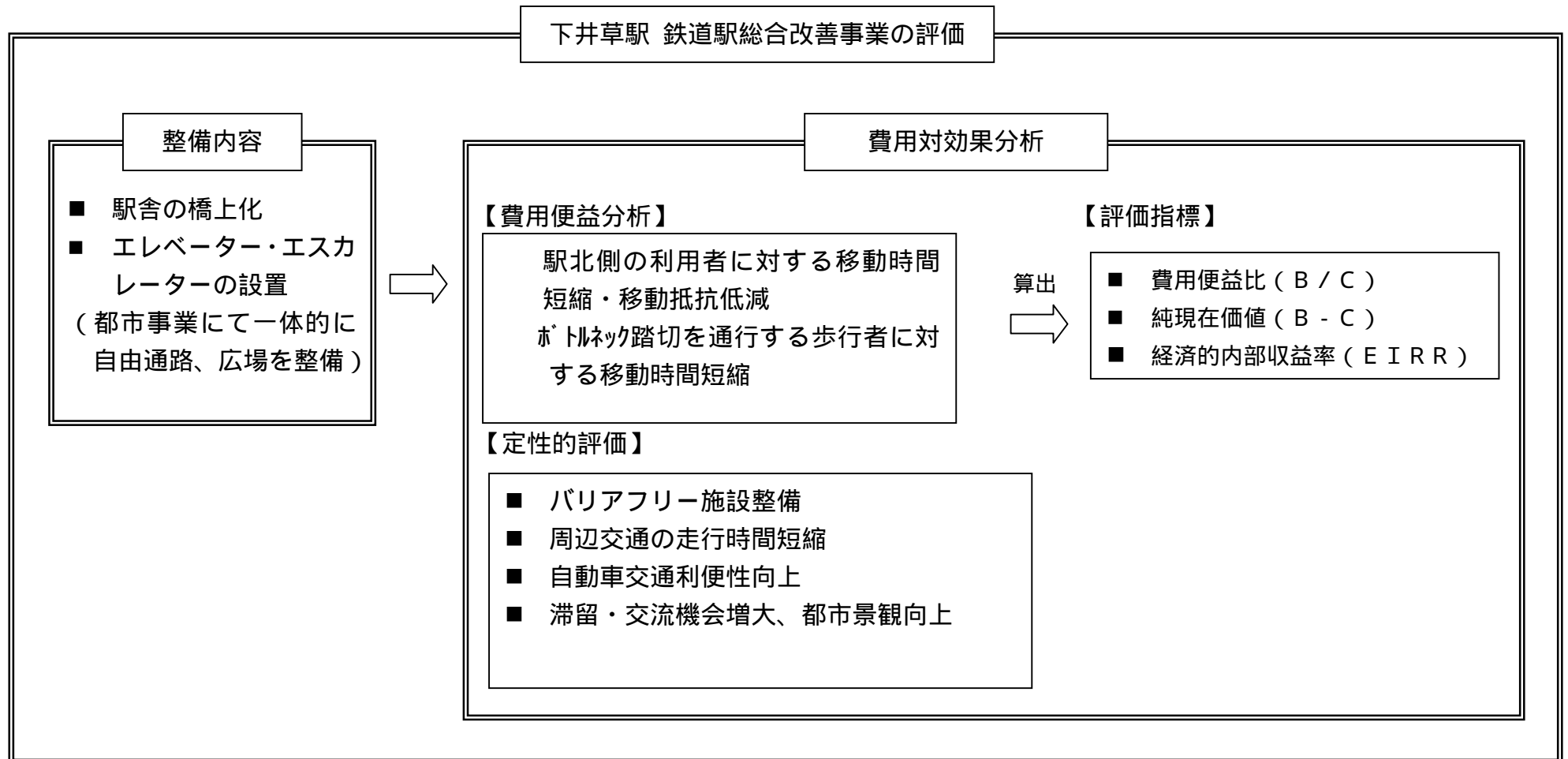
平成15年8月7日

事業名	平良駅乗継円滑化事業						
所在地	広島県廿日市市			事業主体	第三セクター		
事業概要	広場の整備と併せて、鉄道ホームを移設することなどにより、鉄道とバスとの乗継ぎ負担の軽減を図る。						
事業期間	平成16～17年度			総事業費	1.5億円		
目的・必要性	広電宮島線平良駅周辺では国道と鉄道駅とのアクセスを改善するため、都市計画道路(市道)、駅南口の広場、関連公共施設の整備を実施中であるが、広場は駅から離れた位置に計画されている。このため、平良駅のホームを広場前面に移設し、さらに、バス停とホームを同一レベルとすることにより、鉄道とバスとの乗継ぎ負担の軽減を図る必要がある。						
評価の基となる 需要予測	平成22年の平良駅通線の駅南口広場の利用者数 3,655人/日 (うちバス利用者 948人/日)						
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用			建設費			
	貨幣換算した主要な便益			時間短縮便益			
	費用の生じる時期			平成16年度			
	効果の生じる時期			平成17年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成15年度	
	総費用		1.4億円(1.4億円)		総便益		12億円(16億円)
	B / C	8.9(11.0)	B - C	11億円(14億円)		E I R R	43% (43%)
定量的・定性的に 考慮した効果・費用			駅南口広場でのバスと鉄道との乗継ぎ利便性の向上 駅南口広場利用者の駅ホームへの移動時間の短縮 バリアフリー施設整備 公共交通機関へのアクセスの機能の向上				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等			都市計画道路の整備に併せ、市郵便局、中央公園等の整備を実施中。				
事業実施によるメリット・デメリット			鉄道とバスとの乗継利便性の向上、駅南口広場から駅ホームへの移動時間の短縮、駅内外のバリアフリー化				
日程・手続			平成16年度事業着手、平成17年度完成予定				
関係者の意見等			地元自治体から強い要望がある。				
備考							

： () は、50年で計算

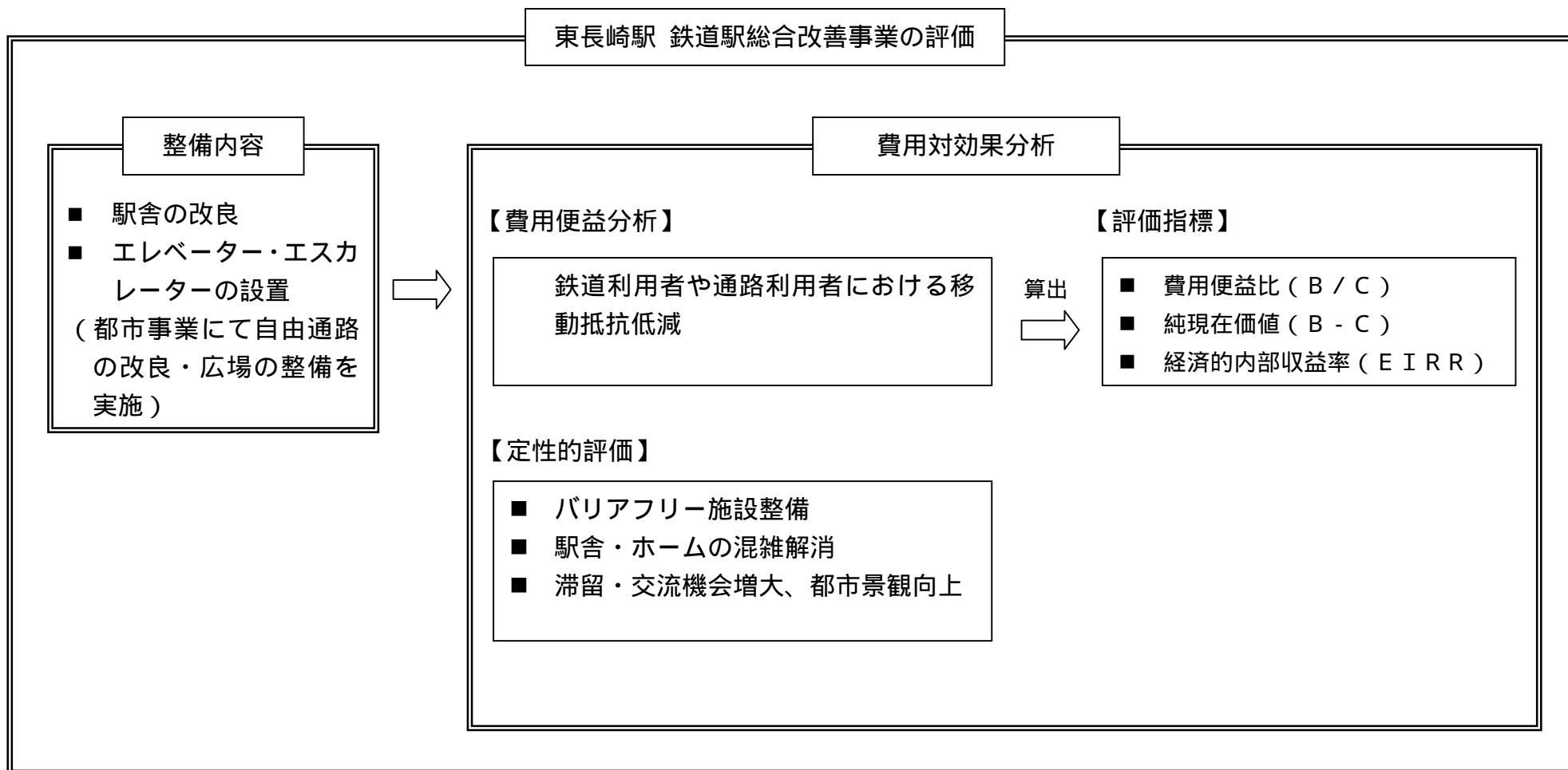
下井草駅における鉄道駅総合改善事業の評価手法について

下井草駅の鉄道駅総合改善事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っている。



東長崎駅における鉄道駅総合改善事業の評価手法について

東長崎駅の鉄道駅総合改善事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っている。



新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

平成15年8月7日

事業名		下井草駅総合改善事業									
所在地		東京都杉並区		事業主体		第三セクター					
事業概要		自由通路や広場の整備と一体的に駅舎橋上化やエスカレーター、エレベーターの設置を行うことなどにより、ボトルネック踏切を通らない歩行者動線の確保や駅の内外のバリアフリー化等鉄道利用者や地域住民の利便性の向上を図る。									
事業期間		平成16～18年度		総事業費		9.8億円					
目的・必要性		駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えており、周辺の住民は大変な不便を被っている。また、駅の改札口が南側しかないことから、北側の住民は電車を利用する際に迂回を余儀なくされている。さらに、交通広場がないため、バスが道路上に停車し道路渋滞を生じさせている。このため、鉄道利用者及び地域住民からバリアフリー化を含めた早急な改善が求められている。									
評価の基となる 需要予測		平成14年の下井草駅の乗降人員 24,098人/日									
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費								
	貨幣換算した主要な便益		時間短縮・移動抵抗低減便益								
	費用の生じる時期		平成16年度								
	効果の生じる時期		平成19年度								
	社会的割引率		4%		現在価値化の基準年度		平成15年度				
	総費用		9.0億円(9.0億円)		総便益		78億円(97億円)				
	B / C		8.7(10.8)		B - C		69億円(88億円)		E I R R		40.2%(40.2%)
定量的・定性的に 考慮した効果・費用		北側の鉄道利用者の移動時間短縮・移動抵抗低減 ボトルネック踏切を通行する歩行者の移動時間短縮 バリアフリー施設整備 (周辺交通の走行時間短縮、自動車交通利便性向上、滞留・交流機会増大、都市景観向上)等									
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		自由通路の設置は地元から強い要望がある。 駅の改善計画及び周辺のまちづくりについて、地元区と鉄道事業者にて調整									
事業実施によるメリット・デメリット		歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、バスとの乗継利便性の向上、周辺交通の混雑緩和									
日程・手続		平成16年度事業着手、平成18年度完成予定									
関係者の意見等		地元自治体から強い要望がある。									
備考		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、広場整備費も含めたものとしている。									

： () 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】

平成15年8月7日

事業名		東長崎駅総合改善事業					
所在地		東京都豊島区			事業主体		第三セクター
事業概要		自由通路や広場の整備と一体的に駅舎の改良やエスカレーターの設置等を行うことにより、鉄道利用者や地域住民の利便性の向上を図る。					
事業期間		平成16～19年度			総事業費		25億円
目的・必要性		駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えており、駅構内の通路は鉄道駅両側を結ぶ自由通路として機能しているが、現状では通路幅が狭く、鉄道利用者と輻輳している。また、駅周辺の道路は狭く、広場もないことから、鉄道利用者及び地域住民からバリアフリ化を含めた早急な改善が求められている。					
評価の基となる 需要予測		平成14年度の東長崎駅の乗降人員 28,713人/日					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費				
	貨幣換算した主要な便益		移動抵抗低減便益				
	費用の生じる時期		平成16年度				
	効果の生じる時期		平成20年度				
	社会的割引率		4%		現在価値化の基準年度		平成15年度
	総費用		22億円(22億円)		総便益		28億円(35億円)
	B / C		1.3(1.6)	B - C		6.5億円(13.2億円)	E I R R
定量的・定性的に 考慮した効果・費用		駅構内や自由通路へのエスカレーター設置に伴う移動抵抗低減便益、バリアフリー施設整備、駅舎の混雑解消 (自動車交通利便性向上、滞留・交流機会増大、都市景観向上、鉄道事業者用地の有効活用)等					
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		地元からは当該通路へのエスカレーター及びエレベーターの設置の要望が強い。 駅の改善計画及び周辺のまちづくりについて、地元区と鉄道事業者にて調整					
事業実施によるメリット・デメリット		歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリ化、鉄道事業者用地の有効活用、民間投資の誘発等					
日程・手続		平成16年度事業着手、平成19年度完成予定					
関係者の意見等		地元自治体から強い要望がある					
備考		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、広場整備費も含めたものとしている。					

()は、50年で計算