

平成23年 4月1日
国土交通省鉄道局

平成23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、新規事業採択時評価等を実施していますが、平成23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

都市鉄道課	課長補佐	小幡（内線40402） 直通03-5253-8534
鉄道業務政策課	課長補佐	菅原（内線40603） 直通03-5253-8584
施設課	課長補佐	稲田（内線40802） 直通03-5253-8553
総務課企画室	課長補佐	熊野（内線40172） 直通03-5253-8526

平成23年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【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	49
合計	49

平成23年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
							うち見直し継続			
都市・幹線鉄道整備事業		3		1		4	4			
合計	0	3	0	1	0	4	4	0	0	0

(注) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

平成22年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
都市・幹線鉄道整備事業	3		1	4			4	
合計	3	0	1	4	0	0	4	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事）））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 日比谷駅)	2.7	エレベーター(1基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 本所吾妻橋駅)	6.0	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 御堂筋線 西中島南方駅)	7.4	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 四つ橋線 西梅田駅)	1.5	エレベーター(1基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 東西線 飯田橋駅)	2.0	エレベーター(3基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 東西線 大手町駅)	3.4	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 千代田線 綾瀬駅)	0.6	エレベーター(1基)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 肉体疲労軽減に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 野田阪神駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 安全の確保に資する ・ 安心感の確保に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 玉川駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 安全の確保に資する ・ 安心感の確保に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 阿波座駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・ 自力での移動可能性の確保に資する ・ 安全の確保に資する ・ 安心感の確保に資する 	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 西長堀駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 桜川駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 なんば駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 日本橋駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 谷町九丁目駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 鶴橋駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 今里駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 新深江駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 小路駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 北巽駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日前線 南巽駅)	1.8	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する 	<p>鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久靖)</p>

【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)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
甲子園駅総合改善事業 (神戸高速鉄道株)	54	124	【内訳】 利用者便益 123億円 供給者便益 1億円 【主な根拠】 平成21年 甲子園駅乗降人員 :49,534(人/日)	47	2.7	・プラットフォーム拡幅による混雑解消、安全性の向上 ・エレベーターの設置による駅構内のバリアフリー化	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)
関内駅総合改善事業 ((仮称) JR関内駅周辺活性化協議会)	40	62	【内訳】 利用者便益 61億円 供給者便益 1億円 【主な根拠】 平成20年度 JR東日本関内駅乗降人員 :57,410(人/日)	34	1.8	・生活支援施設(保育施設等)の整備による待機児童の解消 ・エレベーターの設置による改札内のバリアフリー化 ・駅前広場の整備による周辺商業エリアへの動線の明確化	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道防災事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
北海道 根室線(音別～古瀬)鉄道 防災事業	0.38	土留擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道 函館線(山越～八雲)鉄道 防災事業	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道 日高線(豊郷～清島)鉄道 防災事業	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道 日高線(新冠～静内)鉄道 防災事業	0.73	護岸根固	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北海道 日高線(静内～東静内)鉄道 防災事業	0.12	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県 土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.07	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県 土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.08	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県 土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.20	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
徳島県 土讃線(小歩危～大歩危) 鉄道防災事業	0.13	落石防止網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

徳島県	徳島線(小島～貞光)鉄道防災事業	0.03	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予讃線(伊予中山～伊予立川)鉄道防災事業	0.10	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予讃線(伊予出石～伊予白滝)鉄道防災事業	0.03	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	内子線(五十崎～喜多山)鉄道防災事業	0.04	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
愛媛県	予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業	0.10	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(土佐穴内～大杉)鉄道防災事業	0.07	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(土佐穴内～大杉)鉄道防災事業	0.02	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	土讃線(豊永～大田口)鉄道防災事業	0.24	吹付のり砕工	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業	0.04	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
高知県	予土線(西ヶ方～江川崎)鉄道防災事業	0.06	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
佐賀県	唐津線(厳木～岩屋)鉄道防災事業	0.07	落石止さく	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(瀬戸石～海路)鉄道防災事業	0.19	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(海路～吉雄)鉄道防災事業	0.24	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(海路～吉雄)鉄道防災事業	0.39	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
熊本県	肥薩線(球泉洞～一勝地)鉄道防災事業	0.09	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
鹿児島県	指宿枕崎線(喜入～前之浜)鉄道防災事業	0.32	土砂止擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い 	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

鹿児島県	指宿枕崎線 (山川～大山)鉄道防災 事業	0.11	落石防止壁	<ul style="list-style-type: none">・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する・防災工事の必要性が高い・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
------	----------------------------	------	-------	---	-------------------------

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [神戸高速鉄道(株)]

○事業概要					
事業名	甲子園駅総合改善事業	整備区間	阪神電気鉄道本線 甲子園駅		
供用年度	平成29年度（建設期間：平成23～28年度）	総事業費	54億円		
○事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>現在の甲子園駅はコンコース、プラットホーム及び駅周辺の歩行者動線の一部が狭隘であるため、特にプロ野球の試合終了後、駅構内や周辺の道路上に人が溢れ、その混雑緩和、安全性の向上が課題となっている。</p> <p>また、プラットホームの幅が狭く、コンコースにもエレベーターを設置するだけの余裕がない。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>本事業は、プラットホーム及びコンコースの拡幅、バリアフリー化等駅構内の抜本的な改良を実施するとともに、駅周辺の交通広場整備を一体的に行うことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化を図ることを目的とする。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○事業効率（費用便益分析・採算性）					
■費用対便益 [平成22年度価格] 計算期間：30年（50年）					
費用	46.9億円 (46.9億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	124億円 (154億円)	貨幣換算した主要な便益：移動抵抗軽減、時間短縮等			
費用便益比 B/C	2.7 (3.3)	純現在価値 NPV	77.1億円 (107.1億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.2% (12.5%)
感度分析結果	需要（+10%）	費用（+10%）		建設期間（+1年）	
	B/C 2.7、NPV 81億円、EIRR 12.4%	B/C 2.4、NPV 73億円、EIRR 11.2%		B/C 2.6、NPV 73億円、EIRR 11.3%	
	需要（-10%）	費用（-10%）		建設期間（-1年）	
	B/C 2.6、NPV 74億円、EIRR 11.9%	B/C 3.0、NPV 82億円、EIRR 13.3%		B/C 2.7、NPV 82億円、EIRR 13.2%	
<p>上記分析の基礎とした需要予測 甲子園駅 開業年度49, 534人/年</p>					
○事業による効果・影響					
評価項目		評価結果			
利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・混雑緩和、利用者の安全性向上 ・バリアフリー化による移動円滑化 			
社会全体への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の混雑緩和による地域住民の生活環境改善 ・駅前広場の整備による交通結節機能向上、魅力的な街づくりに寄与 			
○実施環境					
事業の実行性		<ul style="list-style-type: none"> ・関係地方自治体等の同意 当該事業の実施については、地元住民及び地元自治体からの強い要望がある。 ・用地の確保 新たな用地確保の必要性はない。 			

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

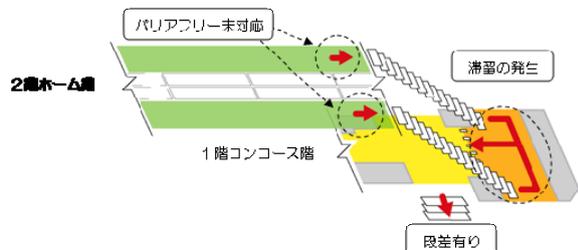
事業主体 [（仮称）JR 関内駅周辺活性化協議会]

○事業概要					
事業名	関内駅総合改善事業	整備区間	JR東日本根岸線 関内駅		
供用年度	平成29年度（建設期間：平成23～28年度）	総事業費	40億円		
○事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>JR関内駅は横浜都心部にあるJR駅で唯一エレベーターが設置されていない。また、改札内は歩行者空間が狭く動線が交錯し、改札外は周辺商業エリアへの動線が分かりにくい。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>本事業では改札内にてバリアフリー化と利用者動線を改善し、改札外にて歩行者空間を整備することで、周辺地域の活性化に寄与する。また、生活支援施設（保育施設等）を駅改良に合わせて一体的に整備し、地域と連携した鉄道高架下の空間整備を行う。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○事業効率（費用便益分析・採算性）					
<p>■費用対便益 [平成22年度価格] 計算期間：30年（50年）</p>					
費用	34億円 (34億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	62億円 (77億円)	貨幣換算した主要な便益：移動抵抗軽減、時間短縮			
費用便益比 B/C	1.8 (2.3)	純現在価値 NPV	28億円 (42億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.9% (9.4%)
感度分析結果	需要（+10%）	費用（+10%）		建設期間（+1年）	
	B/C 2.0、NPV 34億円、EIRR 9.8%	B/C 1.7、NPV 25億円、EIRR 8.0%		B/C 1.8、NPV 26億円、EIRR 8.2%	
	需要（-10%）	費用（-10%）		建設期間（-1年）	
	B/C 1.7、NPV 22億円、EIRR 7.9%	B/C 2.0、NPV 31億円、EIRR 9.9%		B/C 1.9、NPV 30億円、EIRR 9.6%	
<p>上記分析の基礎とした需要予測 関内駅 開業年度 利用者 57,410人/日</p>					
○事業による効果・影響					
評価項目		評価結果			
利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・駅構内の動線改善による移動時間短縮 ・バリアフリー化による移動円滑化 			
社会全体への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間の整備による安全で快適な動線の確保 ・生活支援施設の整備による地域と連携した高架下空間の整備 			
○実施環境					
事業の実行性		<ul style="list-style-type: none"> ・関係地方自治体等の同意 地元では駅及び周辺のバリアフリー化、再整備を推進する団体が組織化されており、事業計画はその意向と一致している。 			

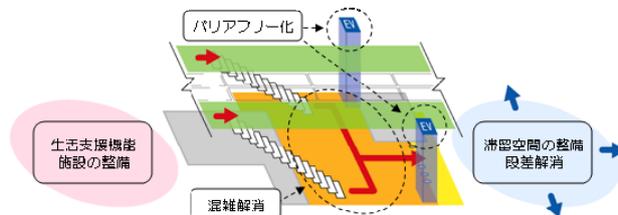
	<ul style="list-style-type: none"> ・用地の確保 用地取得なし（道路用地）。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画との関連 関内・関外地区活性化推進計画に位置づけられている。

○概要図（位置図）

【整備前のイメージ】



【整備後のイメージ】



○備考

※評価実施時期：平成22年8月

※評価の過程で使用したデータ、文献等：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005、平成20年度横浜市統計書、平成20年毎月勤労労働統計調査、都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）他

（ ）は50年で計算

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 （都市鉄道利便増進事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								
阪神三宮駅施設 利用高度化事業 (神戸高速鉄道 株)	長期継続中	130	333	129	2.6	プラットホーム拡幅による 安全性向上 東口新設による火災発生時 の安全性向上 バリアフリー化による移動 円滑化	継続	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)			
			【内訳】 利用者便益 277億円 供給者便益 52億円 残存価値 4億円 【主な根拠】 ○乗換時間短縮 ・梅田方面行き列車となんば 線直通列車との乗換時間 事業前 3分7秒 事業後 7秒 ・ポータライナーとの乗換 時間 事業前 3分39秒 事業後 2分18秒								

【都市・幹線鉄道整備事業】 （幹線鉄道等活性化事業（旅客線化））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								
大阪外環状線鉄道 整備事業 (大阪外環状鉄道 株式会社)	再々評価	1,200	2,247	1,620	1.4	地域の活性化 鉄道空白地域の解消 生活利便性の向上	継続	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀家 久晴)			
			【内訳】 ・利用者便益1,540億円 等 【主な根拠】 ・久宝寺～高井田 22分短縮 ・久宝寺～淡路 21分短縮						(事業の進捗状況) 南区間(放出～久宝寺)については平成20年3 月に開業している。北区間(新大阪～放出)に ついては、用地取得・設計・工事契約等を進 め、主要な土木工事についてはすでに契約の締 結がされ、工事着手に向けて地元・関係機関と の調整を行っている。また、先行して着手した 街路事業との交差点間においては、新たな構造 物が一部完成している。 (費用縮減や代替案立案等の可能性の視点) 費用については、工事期間が延長し費用の増 大が見込まれるものの、関係自治体、第二種鉄 道事業者及び当社からなる「おおさか東線コ スト縮減及び事業費検討委員会」を平成20年度に 設置し、計画から工法検討の各段階において検 討を進めており、縮減事例も提案されるなど一 定の成果がまがりつつある。「早期開業」及 び「事業費の縮減」は、おおさか東線鉄道建設 事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つ つ、継続して取組を図る。		

【都市・幹線鉄道整備事業】 （幹線鉄道等活性化事業（乗継円滑化））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								
西桑名駅乗継円滑 化事業 (北勢線施設整備 株)	長期継続中	2.7	15	2.5	6.2	駅内外のバリアフリー化 通勤客等のマイカーから鉄 道へのシフトに伴う交通波 消滅、消費エネルギー低 減、CO2排出量削減	継続	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)			
			【内訳】 利用者便益 15.2億円 【主な根拠】 ○西桑名駅改札口～桑名駅改 札口間の移動距離短縮 整備前 180.5m 整備後 90.3m						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。北勢線西桑名 駅の利用者の8割が桑名駅(近鉄名古屋線・養 老鉄道線、JR関西本線)との乗継を行なってい るが、両駅間は約270m離れているため、乗継利 便の向上が強く要望されている。 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・養老鉄道線、JR関西本線) との乗継負担の軽減を図るものである。 事業の進捗状況としては、新駅舎の設計業務及 び新ホーム形状を見合った軌道の線形変更とその区 間のレール交換工事で終了し、平成26年度完成予 定にむけて事業を進めている。 コスト削減については、当初予定していた大屋 根をホーム上屋として使用する案を、安価でかつ 実績のある通常駅のホーム上屋に仕様を変更 するなど検討を重ねてきた。今後の技術革新に より工法の進歩に期待するとともに、さらには 将来的により安価で有効な部材が登場していっ た場合には使用していきたい。		

【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	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨物換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見 込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨物換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
京急蒲田駅総合改 善事業 (蒲田開発事業 株)	長期継続中	113	478	127	3.8	プラットホーム拡幅による 混雑緩和、安全性の向上 バリアフリー化による移動 円滑化 まちと調和した駅景観の整 備	京急蒲田駅は、現在、本線と空港線が平面交差 の関係にあり、空港線の列車が一部本線を支障 することから、列車運行上の制約が生じている とともに、空港線との乗継も大変不便である。 また、近接する環状8号線等の踏切では大変な 渋滞が発生し、地域の問題になっている。 本事業は、京急蒲田駅を二層高架構造とし、空 港線駅接続部分も上下線別の複線構造とするこ とで、列車運行上の制約を解消し、羽田空港ア クセスの強化や空港線の輸送力向上を図るとと もに、バリアフリー施設の設置等により乗り継 ぎの円滑化を図り、利用者の利便性を向上させ るものである。 また、連続立体交差事業と連携して踏切を除却 するとともに、市街地再開事業や駅前広場整 備等の基盤整備と一体となって事業を行うこと で、鉄道駅を中心とした魅力ある街づくりを推 進するものである。 事業の進捗状況としては平成22年に上り線立体 化にあわせて、京急蒲田駅の上り線(2階ホー ム)の運用を開始した。今後、平成24年度(予 定)の下り線立体化にともなう上下全線立体化 完了にあわせて、京急蒲田駅下り線(3階ホー ム)の運用を開始する予定で事業推進中であ り、進捗状況も良好である。 コスト削減としては、鉄道と並行して国道15号 (第一京浜)が位置しており、国道と鉄道との 間に存在する国道拡幅用地を無償利用すること で、コスト削減を図りながら事業を推進してき た。	継続	鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 長谷川 豊)	

再評価の結果

【都市鉄道利便増進事業】

事業主体 [神戸高速鉄道(株)]

○事業概要					
事業名	阪神三宮駅施設利用高度化事業	整備区間	阪神三宮駅		
供用年度	平成25年度（建設期間：平成17～24年度）	総事業費	130億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>阪神三宮駅は、改札口が駅西側に1箇所のみで、他社線との乗継利便性が低いこと、姫路方面から来た列車から阪神なんば線方面行き列車に乗換える場合に階段を経由しなければならないこと、バリアフリー化が未了であること、地下駅の火災対策基準（2方向避難）を満足していないこと、さらに西改札口のラッチ内外が狭小でラッシュ時の旅客流動が円滑でないこと等の課題を有している。</p> <p>＜達成すべき目標＞</p> <p>これらの課題を解決すべく現在改良工事に取り組んでおり、東改札口の新設、エレベーター・エスカレーターの新設、駅構内配線の変更、駅排煙設備の新設、西改札口の改築を行っている。</p> <p>また、今回の事業は駅機能のみならず、周辺都市施設の整備と連携して三宮の新たな東玄関口を形成し、交通結節機能の高度化を図るとともに、隣接するJR、阪急、ポートライナーとの乗換性を向上させることで、周辺地域活性化等の効果を期待する事業でもある。</p> <p>＜政策体系上の位置付け＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○事業効率（費用便益分析・採算性）					
<p>■費用対便益 [平成22年度価格] 計算期間：30年（50年）</p>					
○事業全体の投資効率性					
費用	129億円 (129億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	333億円 (411億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益			
費用便益比 B/C	2.6 (3.2)	純現在価値 NPV	204億円 (282億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.4% (12.7%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 2.9、NPV 238億円、EIRR 13.5%		B/C 2.4、NPV 192億円、EIRR 11.4%		B/C 2.5、NPV 187億円、EIRR 11.5%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-10%）
	B/C 2.3、NPV 170億円、EIRR 11.2%		B/C 2.9、NPV 217億円、EIRR 13.6%		B/C 2.7、NPV 221億円、EIRR 13.3%
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 128億円（128億円）		「中止した場合」 126億円（126億円）		
便益	「継続した場合」 333億円（411億円）		「中止した場合」 0億円（0億円）		
費用便益比 B/C	155.2 (191.4)	純現在価値 NPV	331億円 (409億円)	経済的内部収益率 EIRR	159.8% (159.8%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 171.0、NPV 365億円、EIRR 169.1%		B/C 141.2、NPV 331億円、EIRR 151.1%		B/C 176.0、NPV 313億円、EIRR 88.7%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-10%）
	B/C 139.3、NPV 297億円、EIRR 149.9%		B/C 172.3、NPV 331億円、EIRR 169.8%		B/C 99.3、NPV 348億円、EIRR 107.3%

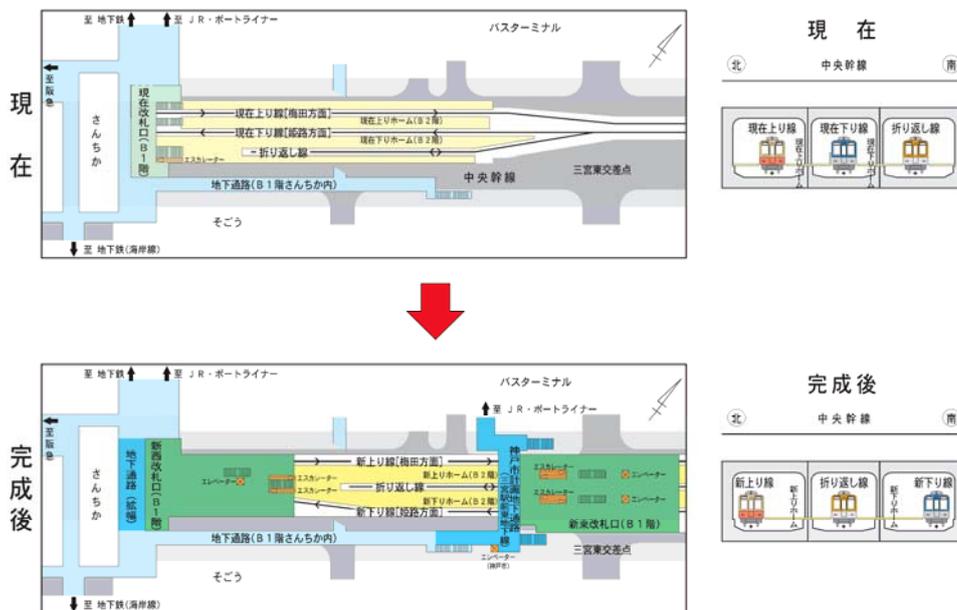
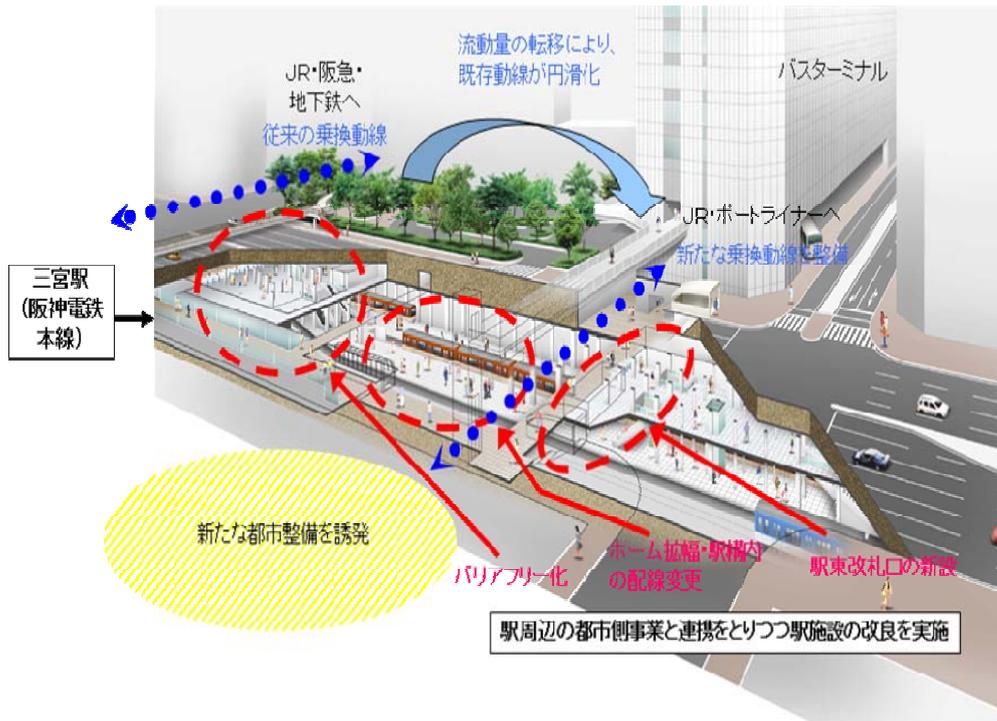
「中止した場合」の状況	事業を中止して、これまで既に構築してきた新設構造物をすべて除去し、撤去途中の既設構造物を復旧する。また、工事に伴って移設した道路施設等は現状復旧する。
■採算性	単年度営業収支黒字転換年1年、累積資金収支黒字転換年30年
上記分析の基礎とした需要予測 阪神三宮駅 開業年度103,406人/日	
○事業による効果・影響	
評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> 配線変更により、姫路方面からの列車となんば線方面行き列車の乗継が、階段を介さずホーム上で可能となり、旅客の利便性が向上する。 新たに改札口を設けることにより、火災時の2方向避難経路が確保されるなど、旅客安全性の向上が図られるとともに、既設コンコース改良による円滑な旅客流動が実現される。 エレベーターの設置により、利便性、快適性、安全性の向上が図られる。 駅改良と同時に、東改札口と接続する地下通路及びその上部に歩行者デッキ（神戸市）が設置されることで、3層（地下・地上・デッキ）のネットワークが完成し、周辺交通との乗換が円滑になる等、旅客の利便性が向上する。
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> 東改札口の新設により、駅周辺開発が誘発されるなど、周辺地域の活性化が期待される。また駅改良にあわせ都市施設として、東改札口に接続する地下通路が構築され、さらにその上部に歩行者デッキが整備（神戸市）されることで、駅周辺のネットワークが強化され、交通結節機能が向上する。
○実施環境	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> 関連自治体等の同意 都市鉄道等利便増進法によって、地方公共団体、鉄道事業者、地元企業体が協議会を組織して計画を立案し、大臣認定を受けている事業である。（阪神三宮駅交通結節機能高度化計画） 用地の確保 新たな用地取得は不要である。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> 他事業との関連 三宮駅東改札口に接続する形で、神戸市が三宮駅前東地下線（地下通路）整備事業を施行中である。また、神戸市のネットワーク構想の一環として、地下通路上部には三宮駅前東線（歩行者デッキ）整備事業を行っている。
○事業を巡る社会経済情勢等の変化	
急激な社会経済情勢の変化はみられない。	
○事業の進捗状況	
平成22年11月時点では、既設躯体に支障しない新設構造物の構築は概ね完了している。工事は順調に推移しており、今後は、既設躯体を撤去（平成23年度上期目標）し、その後、残る躯体を全て構築するとともに、軌道、電気及び建築工事を実施して、平成24年度末完成に向けて工事を推進する。	
○費用縮減や代替案立案等の可能性の視点	
<ul style="list-style-type: none"> 既設躯体（側壁部）撤去作業前に、軌道側に防護壁を設置することにより、夜間作業を一部昼間作業とすることによる工事費削減を実施。 交差点内のコンクリート打設を、覆工板下に配管することで、夜間施工から昼間施工に変更することによる工事費削減を実施。 なお、今後も安全性を確保した上で、コスト削減の可能性を常に追求し、その実現に努める。 	
○対応方針	
事業を継続する。	
○対応方針理由	
本事業を巡る社会情勢等の変化及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業の妥当性が確認されたため。	
○事業評価監視委員会の結論・意見	

委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。

委員会の意見：

- ・重点的かつ効率的に事業を執行し、早期に完成できるよう努めてほしい。
- ・本事業は、事業を完成させて初めて便益が発生する事業であり、途中段階で中止することが不適切であることは、再評価をまたずとも明らかである。事業再評価の実施に際し、再評価が必要な事業のみをまず判断し、抽出するようなやり方も検討が必要である。
- ・残事業の継続良否の判断で、評価マニュアルに沿った算定として、中止時の復旧費用にすでに完成した躯体を撤去する費用を考慮するのは現実的ではなく、現実に応じた復旧方法を前提とした算出方法に現マニュアルを見直すことを提案する。

○概要図（位置図）



○備考

※評価実施時期：平成22年11月

※参考文献：兵庫県勤労統計調査、兵庫県事業所統計、神戸市統計書他

()は50年で計算

再評価の結果

【大阪外環状線鉄道整備事業】

事業主体[大阪外環状鉄道株式会社]

① 事業概要					
事業名	大阪外環状線鉄道整備事業	起点終点	新大阪～久宝寺(20.3km)		
事業期間	【南区間(放出～久宝寺)】H8～H22 年度 【北区間(新大阪～放出)】H18～H30 年度	総事業費	約 1,200 億円		
② 事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>大阪東部地区は、都心部に近接した密集市街地でありながら、鉄道網の現況は都心に対して放射軸のみであり、各路線を接続する南北方向の鉄道が未整備となっている。このため、大阪市外縁部における放射状路線間の移動や国土軸への結節点となる新大阪へのアクセスが都心部を経由した不便なルートとなっている。また、そのため都心部への流動集中をもたらしている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>おおさか東線は、既存の城東貨物線を活用して、「放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応すること」、「都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応すること」を目的として整備される路線である。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標: 29 鉄道網を充実・活性化させる 					
③ 事業効率(費用対便益・採算性)					
■費用対便益[平成 22 年度価格] 計算期間:30 年(50 年)					
○事業全体の投資効率性					
費用	1,620 億円(1,621 億円)	貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
便益	2,247 億円(2,483 億円)	貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上			
費用便益比 B/C	1.39 (1.53)	純現在価値 NPV	627 億円 (862 億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.95% (6.23%)
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」1,620 億円(1,621 億円)		「中止した場合」1,125 億円(1,126 億円)		
便益	「継続した場合」2,247 億円(2,483 億円)		「中止した場合」1,667 億円(1,815 億円)		
費用便益比 B/C	1.17 (1.35)	純現在価値 NPV	85 億円 (172 億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.98% (5.56%)
感度分析結果 (残事業の投資効率性)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	B/C 1.28		B/C 1.07		B/C 1.15
	NPV 137 億円		NPV 39 億円		NPV 72 億円
	EIRR 5.56%		EIRR 4.42%		EIRR 4.84%
需要-10%		費用-10%		建設期間-1年	
B/C 1.06		B/C 1.28		B/C 1.19	
NPV 31 億円		NPV 126 億円		NPV 98 億円	
EIRR 4.37%		EIRR 5.57%		EIRR 5.13%	
「中止した場合」の状況:おおさか東線全線のうち、すでに開業している南区間(放出～久宝寺)は運行を継続し、北区間(新大阪～放出)の旅客化に関する事業を中止する。ただし、現行路線が貨物線として利用されているため、撤去は行わないものとする。					
■採算性	単年度営業収支黒字転換年 全線開業後 15 年 累積資金収支黒字転換年 全線開業後 43 年				
上記分析の基礎とした需要予測					
新大阪～久宝寺の輸送人員(全線開業年度 107,448 人/日、需要安定年度 98,106 人/日)(実乗車ベース)					

④ 事業による効果・影響		
評価項目	評価結果	
利用者への効果・影響	所要時間の短縮	・久宝寺～高井田において22分短縮、久宝寺～淡路において21分短縮
	乗換利便性の向上 混雑緩和	・おおさか東線に接続する路線間の乗換ルートのうち、122のルートで乗換利便性が向上 ・都心部に集中する交通が分散され、都心部の路線の混雑緩和、および京橋・天王寺などの都心部ターミナルでの混雑緩和
	需要の定着	・おおさか東線の利用者数は、需要の定着が進み、京阪神圏の需要が減少する中、着実に増加の傾向にある
社会全体への効果・影響	鉄道ネットワークの充実	・既設放射状路線を連絡して関西圏の広域鉄道ネットワークの一翼を担い、職・住・学・遊の広域流動に寄与する ・既設各線との接続により、鉄道ネットワーク全体の利便性や利用価値が増大し、国土交通軸へのアクセスや関西圏の都市間および地域間の利便性の向上により、住民や観光客等の広域連携が深まる(全区間の整備により充実する) ・大阪駅北地区や関西文化学術研究都市など大規模プロジェクトが路線の延長上に位置しており、広域的に、住民、従業者、および研究者等の交流が増大して社会や経済が活性化(全区間の整備により充実する)
	高速交通結節点へのアクセス性向上	・新大阪駅での結節により、新たに新大阪駅へ乗換抵抗なく移動可能となる地域の人口は大阪府域内で167万人
	地域の活性化	・東大阪市・八尾市・大阪市北東部および大阪市北部の沿線地域において、環状方向からのアクセスが可能となり、沿線施設への新たな利用客の増加により産業が活性化される ・吹田市域において「南吹田地域のまちづくり基本計画」が策定され、その後「南吹田駅まちづくり推進市民協議会」が発足し住民主導で新駅周辺のまちづくりの機運が高まっている
	鉄道空白地域の解消	・吹田市南部・大阪市北東部・東大阪市西部・大阪市東部における鉄道空白地域に、新たに西吹田駅・都島駅・JR長瀬駅が新設され、地域の利便性が向上する
	生活利便性の向上	・沿線地域に隣接して立地する八尾市民病院や久宝寺緑地などの施設、および大阪外環状線と接続する放射状路線の沿線地域に立地する東大阪市庁舎・東大阪市立総合病院・関西医大付属病院・東大阪アリーナなどの施設へ、新たに南北からのアクセスが可能となる ・連続立体交差事業により地域分断が解消される
	企業立地の促進	・沿線地域に計画されている開発エリアの従業者の収容人口(計画人口)は約50千人 ・路線の高架化により、新たに導入される高架下空間は68千㎡
	定住人口の増加	・沿線地域に計画されている開発エリアの常住者の収容人口(計画人口)は約15千人 ・駅周辺にはマンションなど多くの建物が新築・更新されており、駅周辺が活性化
	環境改善	・自動車から鉄道への転換によるNOx削減量は14トン/年 ・自動車から鉄道への転換によるCO2削減量は12千トン/年
	安全性向上	・おおさか東線の整備により、大阪八尾線・中央環状線などを中心に交通量が減少し、年間52件の事故が削減
	関連社会資本整備の促進	・都市計画道路事業、土地区画整理事業、河川整備事業などおおさか東線の沿線では各種の社会資本整備※が計画されており、鉄道建設事業の実施によりおおさか東線に関連する社会資本の整備が促進される ※(道路)歌島豊里線・淀川北岸線、(区画整理)淡路、(河川)寝屋川 など
⑤ 実施環境		
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関連自治体等の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・国および関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。 ■ 手続の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業免許(H8)取得済み、工事施工(都島～久宝寺H11、新大阪～都島H14)認可済み 	
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・運輸政策審議会答申第10号において目標年次(2005年)までに整備することが適当であると位置づけられた路線 ・近畿圏整備法において整備を推進するとされた路線 	
⑥ 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
<p>景気低迷などにより、大阪都市圏全域で従業人口の伸びが抑えられて、常住人口についても減少に転じている。そのため、今回の予測ではその傾向を踏まえ精査を行っている。</p>		
⑦ 事業の進捗状況		
<p>南区間(放出～久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪～放出)については、用地取得・設計・工事契約等を進め、主要な土木工事についてはすでに契約の締結がされ、工事着手に向けて地元・関係機関との調整を行っている。また、先行して着手した街路事業との交差区間においては、新たな構造物が一部完成している。</p>		
⑧ 費用縮減や代替案立案等の可能性の視点		
<p>費用については、工事期間が延長し費用の増大が見込まれるものの、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト縮減及び事業費検討委員会」を平成20年度に設置し、計画から工法検討の各段階において検討を進めており、縮減事例も提案されるなど一定の成果がまとまりつつある。「早期開業」及び「事業費の縮減」は、おおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。</p>		

⑨ 対応方針

完成時期は当初計画より遅れているが、新大阪～久宝寺間の全線整備の早期完成を図るべきである。

⑩ 対応方針理由

事業を巡る社会情勢等の変化、事業の投資効果及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業継続が妥当であると確認されたため、事業継続とした。

⑪ 事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：

おおさか東線鉄道整備事業等は、審議の結果、必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。

委員会の意見：

平成20年3月に放出～久宝寺が部分開業し、その効果の発現状況は前回の再評価の想定に及んでいないものの、利用者数は着実に増加している。おおさか東線は新大阪までの全線が整備されて初めて、国土軸と直結し、大阪市の中心市街地に近接することにより、住民の利便性向上とともに沿線におけるまちづくりの起爆剤となるものである。このため、大阪外環状鉄道株式会社には、新大阪～久宝寺全線の早期完成に向けた努力を要請するとともに、あわせて、沿線自治体および第二種鉄道事業者等の積極的な取り組みを期待する。

⑫ 概要図(位置図)



○ 備考

評価実施時期(平成22年9月～12月)

評価の過程で使用したデータ：

国勢調査(平成17年)、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)、事業所・企業統計調査(平成18年)、各自治体人口統計表(住民基本台帳人口と外国人登録人口による・平成21年)、日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)、平成21年版都市交通年報

評価の過程で使用した文献：

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005

再評価の結果

【幹線鉄道活性化事業（乗継円滑化）】

事業主体 [北勢線施設整備株]

○事業概要					
事業名	西桑名駅 乗継円滑化事業	整備区間	西桑名駅		
供用年度	平成26年度（建設期間：平成18～26年度）	総事業費	2.7億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <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。北勢線西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線・養老鉄道線・JR関西本線）との乗継を行なっているが、両駅間は約270m離れているため、乗継利便の向上が強く要望されている。</p> <p>＜達成すべき目標＞</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・駅舎の移設を行なうことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老鉄道線・JR関西本線）との乗継負担の軽減を図るものである。</p> <p>＜政策体系上の位置付け＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○事業効率（費用便益分析・採算性）					
■費用対便益 [平成22年度価格] 計算期間：30年（50年）					
○事業全体の投資効率性					
費用	2.5億円 (2.5億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	15.2億円 (18.8億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮			
費用便益比 B/C	6.2 (7.6)	純現在価値 NPV	12.8億円 (16.4億円)	経済的内部収益率 EIRR	23.9% (24.0%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+1年）
	B/C 6.8、NPV 14.3億円、EIRR 25.5%		B/C 5.6、NPV 12.5億円、EIRR 22.5%		B/C 6.0、NPV 12.0億円、EIRR 23.2%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-1年）
	B/C 5.6、NPV 11.2億円、EIRR 22.3%		B/C 6.2、NPV 12.8億円、EIRR 24.1%		B/C 6.4、NPV 13.6億円、EIRR 26.9%
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 2.2億円（2.2億円）		「中止した場合」 0.13億円（0.13億円）		
便益	「継続した場合」 15.2億円（18.8億円）		「中止した場合」 0億円（0億円）		
費用便益比 B/C	7.2 (8.9)	純現在価値 NPV	12.8億円 (16.5億円)	経済的内部収益率 EIRR	28.8% (28.8%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+1年）
	B/C 7.9、NPV 14.3億円、EIRR 30.9%		B/C 6.5、NPV 12.6億円、EIRR 26.8%		B/C 6.8、NPV 12.0億円、EIRR 28.8%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-1年）
	B/C 6.5、NPV 11.3億円、EIRR 26.6%		B/C 8.0、NPV 13.1億円、EIRR 31.1%		B/C 7.1、NPV 12.8億円、EIRR 33.4%
「中止した場合」の状況	施工済み区間における当初の軌道線形への復旧及びそれに付帯するレール交換工事が必要				
<p>上記分析の基礎とした需要予測 西桑名駅 開業年度 1,053,025人/年</p>					
○事業による効果・影響					

評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・関連する鉄道相互間（北勢線⇔近鉄名古屋線、養老鉄道線、JR 関西本線）の乗継利便性の向上 ・駅内外のバリアフリー化
社会全体への効果・影響	・通勤客等のマイカーから鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、消費エネルギーの低減、CO2 排出量の削減効果

○実施環境

事業の実行性	沿線住民から強い要望がある。
事業の成立性	桑名市による自由通路整備、駅東西の土地区画整理事業及び駅前広場整備が本事業と平行して進められる計画であり、桑名駅およびその周辺が一体的に整備される予定である。

○事業を巡る社会経済情勢等の変化

本事業は平成18年～20年度の3年間で桑名市が行う駅東地区整理事業及び JR/近鉄桑名駅橋上駅舎化事業とリンクして実施される計画であったが、区画整理事業及び橋上駅舎化工事の着手遅延により、本工事の終了年度も平成26年度となる見込み。遅れているものの依然として利用者からの要望が多くある。

○事業の進捗状況

新駅舎の設計業務及び新ホーム形状を見合った軌道の線形変更とその区間のレール交換工事まで終了。

○費用縮減や代替案立案等の可能性の視点

当初予定していた大屋根をホーム上屋として使用する案を、安価でかつ実績のある通常駅のホーム上屋に仕様を変更するなど検討を重ねてきた。今後の技術革新により工法の進歩に期待するとともに、さらには将来的により安価で有効な部材が登場していった場合には使用していきたい。

○対応方針

事業を継続する。

○対応方針理由

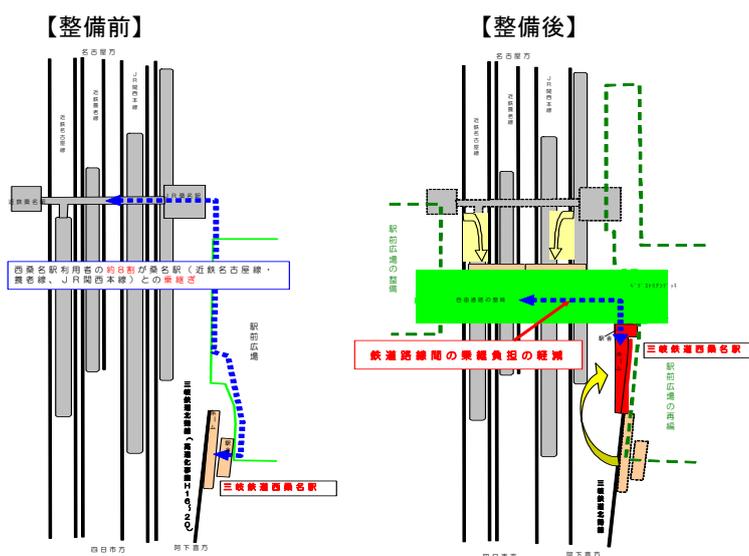
本事業を巡る社会情勢等の変化及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業の妥当性が確認されたため。

○事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：本事業は継続して実施すべきと判断する。

委員会の意見：本事業による効果・影響についてはバリアフリーや環境への効果など数値化できない部分もあり、社会的便益としては今回算出した数値以上にあると考えられる。

○概要図（位置図）



○備考

※評価実施時期：平成23年2月

※参考文献等：三岐鉄道北勢線需要予測報告書（平成20年3月）（北勢線対策推進協議会）

（ ）は50年で計算

再評価の結果

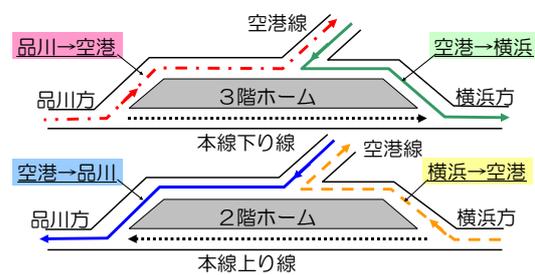
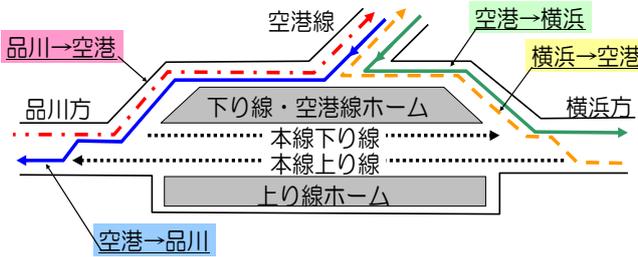
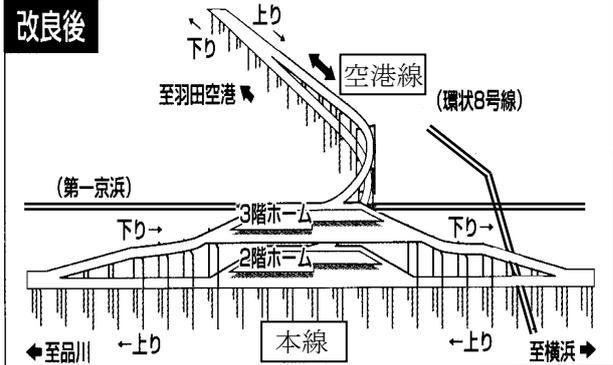
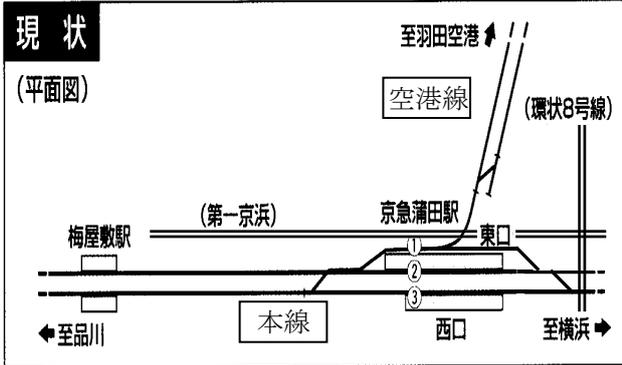
【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [蒲田開発事業(株)]

○事業概要					
事業名	京急蒲田駅総合改善事業	整備区間	京急蒲田駅		
供用年度	平成24年度（建設期間：平成13～24年度）	総事業費	113億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>京急蒲田駅は、現在、本線と空港線が平面交差の関係にあり、空港線の列車が一部本線を支障することから、列車運行上の制約が生じているとともに、空港線との乗継も大変不便である。また、近接する環状8号線等の踏切では大変な渋滞が発生し、地域の問題になっている。</p> <p>＜達成すべき目標＞</p> <p>本事業は、京急蒲田駅を二層高架構造とし、空港線駅接続部分も上下線別の複線構造とすることで、列車運行上の制約を解消し、羽田空港アクセスの強化や空港線の輸送力向上を図るとともに、バリアフリー施設の設置等により乗り継ぎの円滑化を図り、利用者の利便性を向上させるものである。</p> <p>また、連続立体交差事業と連携して踏切を除却するとともに、市街地再開発事業や駅前広場整備等の基盤整備と一体となって事業を行うことで、鉄道駅を中心とした魅力ある街づくりを推進するものである。</p> <p>＜政策体系上の位置付け＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○事業効率（費用便益分析・採算性）					
■費用対便益 [平成22年度価格] 計算期間：30年（50年）					
○事業全体の投資効率性					
費用	127億円 (127億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	478億円 (591億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益			
費用便益比 B/C	3.8 (4.7)	純現在価値 NPV	351億円 (464億円)	経済的内部収益率 EIRR	13.9% (14.1%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+1年）
	B/C 4.1、NPV 399億円、EIRR 14.8%		B/C 3.4、NPV 339億円、EIRR 13.1%		B/C 3.6、NPV 333億円、EIRR 12.9%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-1年）
	B/C 3.4、NPV 303億円、EIRR 13.0%		B/C 4.2、NPV 364億円、EIRR 14.9%		-
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 21億円（21億円）		「中止した場合」 148億円（148億円）		
便益	「継続した場合」 478億円（591億円）		「中止した場合」 0億円（0億円）		
費用便益比 B/C	23.0 (28.4)	純現在価値 NPV	457億円 (570億円)	経済的内部収益率 EIRR	100.38% (100.38%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+1年）
	B/C 25.3、NPV 505億円、EIRR 108.2%		B/C 20.9、NPV 455億円、EIRR 93.2%		B/C 22.6、NPV 440億円、EIRR 78.7%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-1年）
	B/C 20.7、NPV 410億円、EIRR 92.4%		B/C 25.5、NPV 459億円、EIRR 108.5%		-
「中止した場合」の状況	中止した場合、3階部分の撤去、2階部分の線路の増設及び土地の取得が必要になり、継続した場合よりも費用が多く必要になる。				

<p>上記分析の基礎とした需要予測 京急蒲田駅 開業年度 48,010 人／日</p>	
<p>○事業による効果・影響</p>	
<p>評価項目</p>	<p>評価結果</p>
<p>利用者への効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本線の列車と空港線の列車が同一ホームから発着することで、乗り換え利便性が向上 ・特に狭隘であった本線上りホームを拡張することで、ホーム上での混雑が緩和されるとともに安全性が向上（ホームの最大幅員を、上りは改良前 5.8m→改良後 12.0m、下りは改良前 10.7m→改良後 12.0mにそれぞれ拡幅）。 ・昇降施設設置等のバリアフリー化を行うことで、駅構内の移動の際に生じていた高低差によるバリアが全て除去される（エスカレーター：改良前 4 基→14 基、エレベーター：0 基→2 基）。
<p>社会全体への効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・空港線と本線（品川方面・横浜方面）の列車を増便させることで、国際化された羽田空港へのアクセスが、大幅に改善される。 ・二層高架構造でペDESTリアンデッキと連続的・一体的に整備することで、鉄道を挟んだ東西地域の間の移動の利便性が高まる。 ・周辺住民へのアンケート、検討委員会での議論を踏まえて、まちと調和した駅景観が整備される。
<p>○実施環境</p>	
<p>事業の実行性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関係主体との合意、用地の確保等 新たに確保が必要な土地も無く、国及び大田区等関係者とも十分な協議を行いながら工事を実施しているため、計画どおり実行が可能である。
<p>事業の成立性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・東京都「都市づくりビジョン」では、都市像の実現に向けた施策の展開の一つとして、都心と羽田・成田の両空港、及び両空港間のアクセスの改善を図るため、京急本線・空港線の連続立体交差事業とあわせて京急蒲田駅改良事業の促進があげられている。 ■他事業との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・京急蒲田駅付近連続立体交差事業や、市街地再開発事業、駅前広場整備等の基盤整備と一体となって進められており、鉄道駅を中心とした魅力ある街づくりを実現するためには、早期に事業を実施する必要がある。
<p>○事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	
<p>羽田空港は、平成 13 年 8 月の都市再生プロジェクト（第二次決定）において「国際化を視野に入れつつ東京国際空港（羽田空港）の再拡張に早急に着手し 4 本目の滑走路を整備する」こととされ、国際化を視野に拡張事業が進められてきた。平成 22 年 10 月 21 日には、D 滑走路及び国際線地区（新国際旅客ターミナル）の運用が開始され、さらに平成 22 年 10 月 31 日からは国際線定期便が運航開始されたことから、アクセス性を確保するためにも、当該事業は重要である。</p>	
<p>○事業の進捗状況</p>	
<p>平成 22 年 5 月 16 日に上り線立体化にあわせて、京急蒲田駅の上り線（2 階ホーム）の運用を開始した。今後、平成 24 年度（予定）の下り線立体化にともなう上下全線立体化完了にあわせて、京急蒲田駅下り線（3 階ホーム）の運用を開始する予定で事業推進中であり、進捗状況も良好である。</p>	
<p>○費用縮減や代替案立案等の可能性の視点</p>	
<p>鉄道と並行して国道 15 号（第一京浜）が位置しており、国道と鉄道との間に存在する国道拡幅用地を無償利用することで、コスト削減を図りながら事業を推進してきた。</p>	
<p>○対応方針</p>	
<p>事業を継続する。</p>	
<p>○対応方針理由</p>	
<p>十分な事業効果が見込まれる。</p>	
<p>○事業評価監視委員会の結論・意見</p>	
<p>委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。 委員会の意見： ・工事は順調に進捗しており、B/C 値も問題ないと考えられる。 ・事業による効果・影響は、羽田空港へのアクセス性の向上による効果が中心となっているが、鉄道を通じて周辺地域にもたらされる効果も大きいと考えられる。 ・今後も着実に事業を施行し、完成に努められたい。</p>	

○概要図（位置図）



○備考

評価実施時期：平成22年12月
参考文献：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005
()は50年で計算

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業))

事業名 (事業実施期 間) 事業主体	該当基準	総事業 費 (億 円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地下鉄半蔵門線 (水天宮前・押 上間) 整備事業 (H5~H15) 東京地下鉄株式 会社	その他	1,941	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 計画時(免許申請時)1,849億円 → 実績 1,941億円 工期 計画時(免許申請時)6年 → 実績 9年3ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時)20.7万人/日 → 実績(平成19年度)21.3万人/日 B/C 事後評価時 1.3 (B 3,100億円 C 2,381億円)</p> <p>(事業による効果・影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の主たる目的については、江東・墨田下町地区を直結し、また既設路線とのネットワークが強化されたこと、さらには、東武伊勢崎線との相互直通運転が実現したことで達成された -東京メトロ日比谷線、千代田線の混雑率が180%を下回った -北千住駅の乗り換え流動が減少し、混雑の緩和に寄与した (ただし、いずれも更なる混雑の緩和に向けた取組みが必要) -既設線と半蔵門線(水天宮前・押上間)を利用する駅間について所要時間が短縮 (ただし、強化されたネットワークの更なる活用という観点での取組みが必要) -錦糸町や押上の駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展。さらに東京スカイツリー(新タワー)の建設が決まった。(ただし、中長期的な効果の着実な発現のための取組みが必要) ・相互直通運転区間である東武伊勢崎線の西新井駅周辺等において再開発が進展 ・半蔵門線(水天宮前・押上間)建設工事において、新技術の導入を含む施工方法の見直し等により、環境負荷及び周辺交通への影響を低減 ・1993(平成5)年の新総合経済対策の一環として実施され、生産波及効果が発生した <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生の取組みの進展 ・首都圏における人口動向(都心回帰) <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・半蔵門線(水天宮前・押上間)のサービス改善を通じた日比谷線、千代田線および北千住駅の更なる混雑の緩和 ・半蔵門線(水天宮前・押上間)の認知度向上等を通じた転換の促進、新たな需要の創出 ・半蔵門線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み ・沿線開発の後押しを通じた旅客需要の創出 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の主たる目的は達成されたことから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事後評価結果の蓄積を踏まえた、事後評価のためのマニュアルの拡充(事業期間中の外部不経済を低下する取組みの評価、相互直通運転の取り扱い、事業許認可および建設に要する期間の延長による社会的便益の損失の試算) ・事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備 ・利用経路の認知度向上のための取組み 	対応なし	東京地下鉄株式会社 経営企画本部 (担当課長 堂免敬一)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業 (空港アクセス鉄道等整備事業))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
京阪奈新線鉄道整備事業 (H10～H18) 奈良生駒高速鉄道株式会社	5年以内	785	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 計画時(免許申請時)1,135億円 → 実績 785億円 工期 計画時(免許申請時)8年 → 実績 8年 輸送人員 計画時(免許申請時)6.6万人/日 → 実績(平成21年度)2.5万人/日 B/C 事後評価時 1.2 (B 1,345億円 C 1,111億円)</p> <p>(事業による効果・影響) (1) 関西文化学術研究拠点へのアクセスルートの確保 大阪都心部と学研都市の精華・西木津地区が直結し、学研都市への交通アクセス性が向上した。 (2) 住宅地開発に伴い発生する交通需要への対応 学研都市の開発に伴う住宅地開発の沿線である生駒市北部・奈良市北西部を通り、大阪都心部との直結・生駒駅での近鉄奈良線との接続によるネットワークにより、公共交通ネットワークを確保した。 (3) 地域住民の大阪都心部への通勤・通学の利便性向上 地下鉄中央線との相互直通運転により、沿線と大阪都心部とを直結し、大阪都心部への通勤・通学の利便性が向上した。 (4) 学研都市の整備推進 学研都市の都市施設としての交通機能を有し、学研都市の整備推進に寄与した。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 開業後の輸送人員は順調に増加しているものの、世界的な景気後退により、学研都市の開発プロジェクトに遅れが生じており、当初予想の輸送人員を下回っている。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業者の責務として、今後も第二種鉄道事業者と協働して、利用者の増加に努め、一層の効率的な経営に努める必要がある。 また、本来一体的に進められるべきであった開発事業については、自治体・事業者に対し、開発事業の推進を要望し、京阪奈新線が有効なストックとしてより活用されるよう努める必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 当初予想より需要は少ないが、費用便益比は1.2以上であり今後の事後評価の必要性はないが、少子高齢化の進展などにより、京阪奈新線の需要が予想より大幅に落ち込んだ場合には、直近の動向を踏まえて評価・検証が必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業評価の対象である京阪奈新線鉄道整備事業は、概成した都市を走る路線ではなく、醸成されつつある都市を走る「開発誘導型」の路線であり、特に京阪奈新線においては、国家プロジェクトである学研都市へのアクセス路線としての意味合いが強い。 開発誘導型の路線においては、開発地区の人口増加が需要予測の変化の大きな要因となる一方で、地域の交通アクセス利便性の向上は、開発プロジェクトの推進の有無に大きく関わり、都市施設の一部としての意味合いが強い。 しかしながら、マニュアルに沿って試算すると、時間短縮や費用縮減などの鉄道利用に関する便益のみが計上され、都市施設としての便益が計上されないことから、適切でないといえる。</p>	対応なし	奈良生駒高速鉄道株式会社 (常勤監査役 上住 直彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化))

事業名 (事業実施期 間) 事業主体	該当基準	総事業 費 (億 円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平良駅 乗継円滑化事業 (H17~H18) 榎広島バスセン ター	5年以内	1.6	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 1.5億円 実績値: 1.6億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値: 1年5カ月</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 開業時(平成18年度) 駅南口利用者3,127人/日(うちバス利用者数569人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者3,655人/日(うちバス利用者数948人/日) 実績値 開業時(平成18年度) 駅南口利用者1,722人/日(うちバス利用者数324人/日) 開業5年目(平成22年度) 駅南口利用者2,178人/日(うちバス利用者数361人/日)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>1) 事業効率(費用対便益)【平成22年度価格】計算期間: 30年(50年) 費用 2.5億円(3.0億円) 便益 9.4億円(11.6億円) 費用便益比B/C 3.7(3.8)</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車とバスの乗継に係る所要時間の短縮 上りホーム 10分短縮 下りホーム 9分短縮 ※整備前は旧平良駅と最寄の国道2号線上のバス停の所要時間 ・駅と廿日市市役所間の移動に係る所要時間短縮 上りホーム 3分短縮 下りホーム 2分短縮 ・鉄道駅とバス停のシームレス化と、駅へのアクセスルートである平良駅通線から連続的でバリアフリーな歩行空間が形成されたことにより、公共交通利用者、歩行者、特に高齢者や障害者等の安全性・快適性が向上 ・駅前周辺地区には、生活・文化・医療福祉、にぎわいなどの拠点施設が整備された『シビックコア地区』が形成された。廿日市市役所前(平良)駅は、この『シビックコア地区』への公共交通の結節点として機能し、拠点形成の支援・誘導に寄与した。 ・駅とバス停留所が一体化されたシームレスで開放的なデザインに加え、平良駅通線の電線共同溝整備により、無電柱化・緑化されたことから、良好な都市景観を創出した。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>平成22年度の廿日市市役所前(平良)駅の乗降客数については、前年度比較でも増加を見込んでいる。また、駅周辺地区の人口について、H19.4.1現在で7,848人が、H22.4.1現在で8,004人となり2.0%の増加に止まるのに対し、駅乗降客数はH18年度1日平均2,057人が、H21年度2,482人で、20.7%の増加となった。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>廿日市市役所前(平良)駅は、鉄道とバスの乗継負担が軽減されていることに加え、駅内外のバリアフリー化が十分に行われていることから、先進事例として他の駅のモデルともなっている。このことは、駅周辺地区の老年人口(65歳以上)について、H19.4.1現在で1,651人が、H22.4.1現在で1,816人と10.0%増加しているという地域の社会情勢の変化にも対応しており、改善措置の必要性は認められない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>新規事業採択時評価における需要予測は下回るものの、駅南口の利用者数の実績で、H18年は1,722人/日が、H22年は2,178人/日と、増加傾向を維持し事業の効果は発現している。また、上記のとおり改善措置の必要性が認められないことに加え、周辺環境の変化も予想されていないため、今後の事後評価の必要性も認められない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005に記述されている便益の算出については、市場価値など計りやすい価値を計測するようになってきているが、今後は景観やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価するため、CVM等により非市場価値を計測していくことを検討するべきである。</p>	対応なし	榎広島バスセンターターミナル事業部 (取締役ターミナル事業部長 山口徹)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

事業名 (事業実施期 間) 事業主体	該当基準	総事業 費 (億 円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
春日野道駅総合 改善事業 (H11～H17) 神戸高速鉄道株	5年以内	34	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 100億円 実績値: 34億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 7年 実績値: 7年</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 平成22年 42,195人/日 実績値 平成21年度 11,881人/日</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>1) 事業効率(費用対便益)【平成22年度価格】計算期間: 30年(50年) 費用 53.7億円(54.3億円) 便益 76.7億円(94.4億円) 費用便益比B/C 1.4(1.7)</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 西改札口新設に伴う駅西方浜側から駅改札口への移動時間の短縮 整備前 約4.1分 整備後 約1.6分 駅のホームを新設しコンコースを拡張すると同時にバリアフリー施設整備をすることで、当初の計画どおりに駅利用者の安全性及び利便性の向上を図ることができた。 駅改良にあわせて市の駐輪場が駅周辺に整備され利便性が向上した。 駅改良は、周辺地区へ影響を与えるほどのインパクトはないが、HAT神戸を始めとした周辺で進められている開発行為に対して側面支援的な効果はあったと考える。 駅改良と地下道の整備によって、車いす利用者や高齢者を含む歩行者だけでなく、自転車なども安全に国道を横断できるようになった。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>長引く不況と昨今の経済情勢の変化によって、HAT神戸への企業の進出が遅れ、また、大規模な集客施設が誘致できなかったことから、春日野道駅の乗降客数が推定とおりに増加しなかった。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>駅の安全性及び利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>駅改良工事については、通過列車の速達化やアクセス経路の短縮など定量的に把握(貨幣換算)できる効果と、安全性向上やバリアフリー化、駅の快適性の向上など定量的に把握するのが困難な定性的な効果がある。</p> <p>現在のマニュアルでは、定量的に把握できる効果を主体に事業効率性を評価し、事業全体を評価しているため、事業全体の真の効果を評価できていないと考えられる。</p> <p>したがって、今後は定量的な効果だけでなく定性的な効果もバランスよく評価できる新たな手法の開発やマニュアルの整備が必要と考える。</p>	対応なし	神戸高速鉄道株 (取締役 森井章介)

事後評価の結果

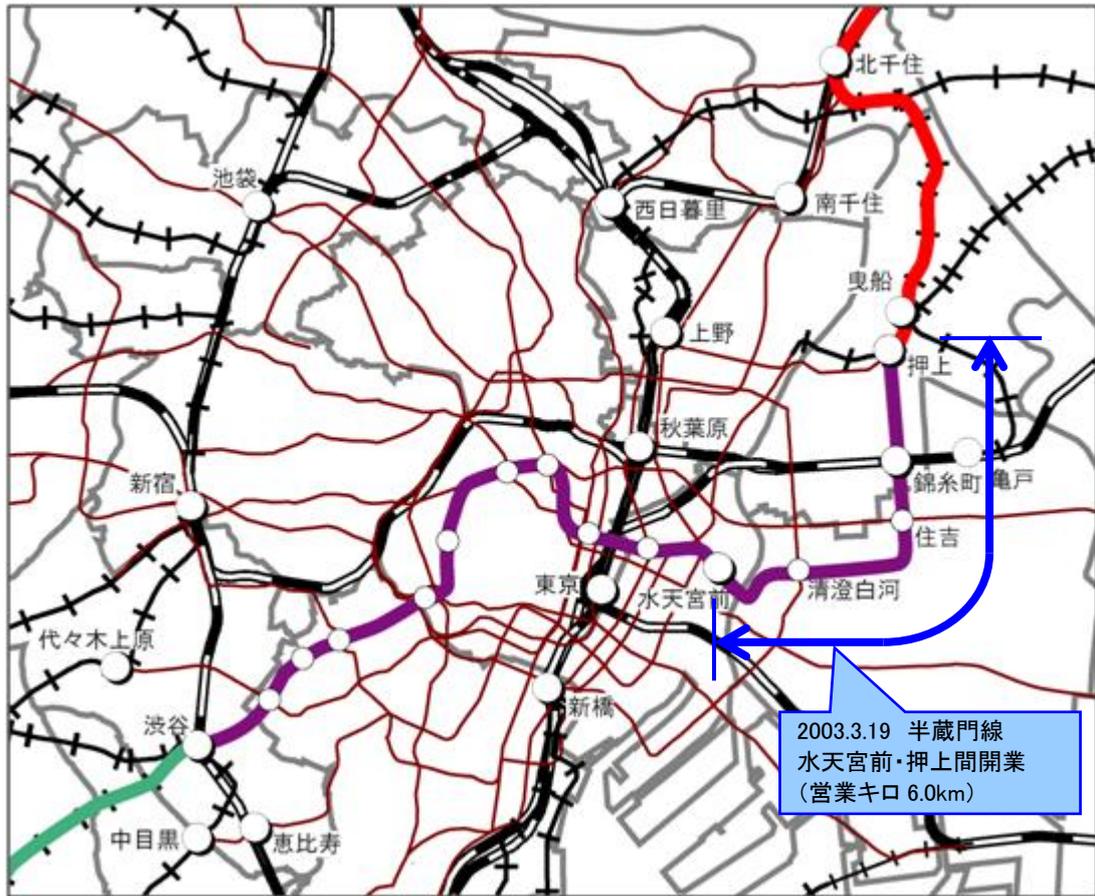
【地下鉄半蔵門線（水天宮前・押上間）整備事業】

事業者主体 [東京地下鉄株式会社]

○事業概要					
事業名	地下鉄半蔵門線（水天宮前・押上間）整備事業		整備区間	水天宮前駅・押上駅間 （建設キロ 6.1km）	
事業期間	平成 5 年 6 月 23 日（事業免許） 平成 5 年 10 月 4 日（第一次工事施行認可） 平成 5 年 12 月 6 日（準備工事着手） 平成 7 年 10 月 12 日（第二次工事施行認可） 平成 7 年 11 月 7 日（本格工事着手） 平成 15 年 3 月 19 日（開業）		総事業費	1,941 億円（名目値、税込み）	
○事業の目的・必要性					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日比谷線及び千代田線の混雑緩和 ・ 北千住駅の乗換え混雑の解消 ・ 既設路線（大江戸線、都営新宿線、JR 総武線、京成線、都営浅草線）とのネットワーク強化による利用者の利便性の向上 ・ 江東・墨田下町地区を結びつけることによる地域活性化 ・ 錦糸町や押上地区における大規模再開発計画への新たなアクセスルートの形成による沿線のまちづくりへの寄与 <p>※1993（平成 5）年の新総合経済対策の一環としての事業実施 <政策体系上の位置付け> ・ 政策目標： 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・ 施策目標： 29 鉄道網を充実・活性化させる</p>					
○評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値（免許申請時）	実績値		変化の要因	
事業費	1,849 億円（名目値）	1,941 億円（名目値）		設計・施工方法の変更、取得用地の変更による増 設計方法の見直しや新技術の採用による土木費の縮減、人件費、経費節減による測監・総経費の見直しによる減	
工期	約 6 年	約 9 年 3 ヶ月		想定以上に厳しい施工条件（軟弱地盤） 用地折衝の難航、許認可手続き等	
輸送人員	20.7 万人/日（平成 12 年度） 22.0 万人/日（平成 22 年度）	18.2 万人/日（平成 18 年度） 21.3 万人/日（平成 19 年度）		夜間人口等の社会経済フレームの差異 東武伊勢崎線との相互直通列車本数の差異 など	
○事業効率および事業による効果・影響の発現状況					
1) 事業効率					
■費用対便益 計算期間： 30 年（50 年）					
費用	2,381 億円 (2,405 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、車両費、維持改良費			
便益	3,100 億円 (3,812 億円)	貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上			
費用便益比 B/C	1.3 (1.6)	純現在価値 NPV	720 億円 (1,407 億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.8% (6.5%)
■採算性	半蔵門線では、運輸収入が人件費・経費の合計を上回っている。なお、半蔵門線単体としては借入金の償還に見合った収入を得られていないが、実際は東京メトロ全体で償還を行っていることから東京メトロ全体の累積債務の増加は発生しない。				
上記分析の基礎とした需要予測					
21.5 万人/日（平成 20 年度） 22.4 万人/日（平成 32 年度）					

2) 事業による効果・影響	
評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の主たる目的については、江東・墨田下町地区を直結し、また既設路線とのネットワークが強化されたこと、さらには、東武伊勢崎線との相互直通運転が実現したことで達成された
社会全体の効果・影響	住民生活 <ul style="list-style-type: none"> -東京メトロ日比谷線、千代田線の混雑率が180%を下回った -北千住駅の乗り換え流動が減少し、混雑の緩和に寄与した (ただし、いずれも更なる混雑の緩和に向けた取組みが必要)
	地域経済 <ul style="list-style-type: none"> -既設線と半蔵門線(水天宮前・押上間)を利用する駅間について所要時間が短縮 (ただし、強化されたネットワークの更なる活用という観点での取組みが必要) -錦糸町や押上の駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展。さらに東京スカイツリー(新タワー)の建設が決まり、沿線ポテンシャルがさらに向上 (ただし、中長期的な効果の着実な発現のための取組みが必要)
	地域社会 <ul style="list-style-type: none"> ・相互直通運転区間である東武伊勢崎線の西新井駅周辺等において再開発が進展
	環境 <ul style="list-style-type: none"> ・半蔵門線(水天宮前・押上間)建設工事において、新技術の導入を含む施工方法の見直し等により、環境負荷及び周辺交通への影響を低減 ・新総合経済対策の一環として実施され、生産波及効果が発生した
○社会経済情勢の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生の取組みの進展 ・首都圏における人口動向(都心回帰) 	
○改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・半蔵門線(水天宮前・押上間)のサービス改善を通じた日比谷線、千代田線および北千住駅の更なる混雑の緩和 ・半蔵門線(水天宮前・押上間)の認知度向上等を通じた転換の促進、新たな需要の創出 ・半蔵門線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み ・沿線開発の後押しを通じた旅客需要の創出 	
○今後の事後評価の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の主たる目的は達成されたことから、今後の事後評価の必要性はない。 	
○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> ・事後評価結果の蓄積を踏まえた、事後評価のためのマニュアルの拡充(事業期間中の外部不経済を低下する取組みの評価、相互直通運転の取り扱い、事業許認可および建設に要する期間の延長による社会的便益の損失の試算) ・事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備 ・利用経路の認知度向上のための取組み 	

○概要図（位置図）



○備考

※評価実施時期：平成 21 年 3 月

※主な参考資料

大都市交通センサス(昭和 60 年)

パーソントリップ調査(昭和 63 年)

都市交通年報(財団法人運輸政策研究機構)、

10 年後の東京～東京が変わる～(東京都知事本局、平成 18 年)

日本の都道府県別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、平成 19 年)

事後評価の結果

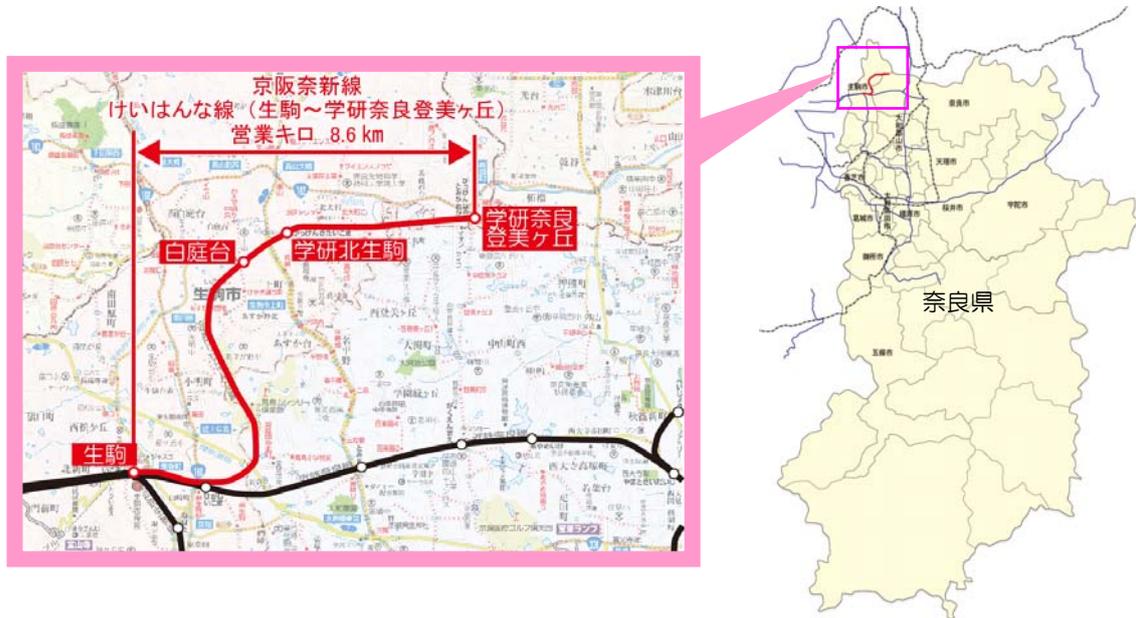
【京阪奈新線鉄道整備事業】

事業主体[奈良生駒高速鉄道株式会社]

① 事業概要					
事業名	京阪奈新線鉄道整備事業	起点終点	生駒～学研奈良登美ヶ丘(8.6km)		
事業期間	平成10年9月(免許取得)～ 平成18年3月27日(開業)	総事業費	約785億円(消費税・建設利息を含む)		
② 事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>京都府、大阪府、奈良県の6市2町にまたがる地域において、国家プロジェクト「関西文化学術研究都市」の建設が21世紀初頭までの概成を目指して進められる中、セカンドステージへの推進に当たって、学研都市への交通アクセスが最も大きな課題であった。</p> <p>京阪奈新線は、「学研都市への交通アクセスの対応」の他、「学研都市へのアクセス駅となっている学園前駅の道路混雑の緩和」や「混雑の激しい近鉄奈良線の混雑緩和」、「住宅地開発に伴い発生する輸送需要の増加に対応」、「学研都市の整備推進」などを目的として事業の実施に至った。</p> <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学研都市への交通アクセスの対応(大阪都心部と関西文化学術研究都市を直結する東西方向の幹線軸の形成) ・近鉄東大阪線を活用した近鉄奈良線の混雑緩和 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標:29 鉄道網を充実・活性化させる 					
③ 評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値	実績値	変化の要因		
事業費	1,135億円	785億円	構造物見直し 車両運用見直し等		
工期	8年	8年	(変化なし)		
輸送人員	66千人/日(開業時) 84千人/日(開業5年目)	19千人/日(開業時) 25千人/日(平成21年度)	学研都市の進捗 宅地開発の遅れ		
④ 事業効率および事業に関する効果・影響の発現状況					
1) 事業全体の投資効率性					
■費用対便益[平成22年度価格] 計算期間:30年(50年)					
費用	1,111億円 (1,128億円)	貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
便益	1,345億円 (1,574億円)	貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上、環境等改善便益			
費用便益比 B/C	1.21 (1.40)	純現在価値 NPV	234億円 (446億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.14% (5.69%)
■採算性	開業後の実績に基づき、平成22年度(事後評価時点)以降を予測 単年度営業収支黒字転換年 平成29年度(第12年次) 累積資金収支黒字転換年 平成41年度(第24年次) 財務的内部収益率FIRR 5.14%				
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績値に基づき、平成22年度以降を予測 生駒～学研奈良登美ヶ丘間の輸送人員(開業後10年目(平成27年)30千人/日)					

2) 事業による効果・影響	
評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	(1) 関西文化学術研究拠点へのアクセスルートの確保 大阪都心部と学研都市の精華・西木津地区が直結し、学研都市への交通アクセス性が向上した。
社会全体への効果・影響	(2) 住宅地開発に伴い発生する交通需要への対応 学研都市の開発に伴う住宅地開発の沿線である生駒市北部・奈良市北西部を通り、大阪都心部との直結・生駒駅での近鉄奈良線との接続によるネットワークにより、公共交通ネットワークを確保した。 (3) 地域住民の大阪都心部への通勤・通学の利便性向上 地下鉄中央線との相互直通運転により、沿線と大阪都心部とを直結し、大阪都心部への通勤・通学の利便性が向上した。 (4) 学研都市の整備推進 学研都市の都市施設としての交通機能を有し、学研都市の整備推進に寄与した。
⑤ 社会経済情勢の変化	
開業後の輸送人員は順調に増加しているものの、世界的な景気後退により、学研都市の開発プロジェクトに遅れが生じており、当初予想の輸送人員を下回っている。	
⑥ 改善措置の必要性	
事業者の責務として、今後も第二種鉄道事業者と協働して、利用者の増加に努め、一層の効率的な経営に努める必要がある。 また、本来一体的に進められるべきであった開発事業については、自治体・事業者に対し、開発事業の推進を要望し、京阪奈新線が有効なストックとしてより活用されるよう努める必要がある。	
⑦ 今後の事後評価の必要性	
当初予想より需要は少ないが、費用便益比は 1.2 以上であり今後の事後評価の必要性はないが、少子高齢化の進展などにより、京阪奈新線の需要が予想より大幅に落ち込んだ場合には、直近の動向を踏まえて評価・検証が必要である。	
⑧ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
本事業評価の対象である京阪奈新線鉄道整備事業は、概成した都市を走る路線ではなく、醸成されつつある都市を走る「開発誘導型」の路線であり、特に京阪奈新線においては、国家プロジェクトである学研都市へのアクセス路線としての意味合いが強い。 開発誘導型の路線においては、開発地区の人口増加が需要予測の変化の大きな要因となる一方で、地域の交通アクセス利便性の向上は、開発プロジェクトの推進の有無に大きく関わり、都市施設の一部としての意味合いが強い。 しかしながら、マニュアルに沿って試算すると、時間短縮や費用縮減などの鉄道利用に関する便益のみが計上され、都市施設としての便益が計上されないことから、適切でないといえる。	

⑨ 概要図(位置図)



○ 備考

評価の実施時期:

平成 22 年 12 月

委員会での結論的なコメント・評価の結論:

社会の動きが大きく変わったということが一番大きな課題

委員会での審議の結果、「事後評価内容について了承」

評価の過程で使用したデータ:

国勢調査(平成 17 年)、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成 12 年)、事業所・企業統計調査(平成 18 年)、各自治体人口統計表(住民基本台帳人口と外国人登録人口による・平成 21 年)、日本の市区町村別将来推計人口(平成 20 年 12 月推計)、平成21年版都市交通常報

評価の過程で使用した文献:

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005

事後評価の結果

【幹線鉄道活性化事業（乗継円滑化）】

事業主体 〔株〕広島バスセンター

○事業概要					
事業名	平良駅乗継円滑化事業	整備区間	平良駅 [現 廿日市市役所前(平良)駅]		
供用年度	平成 18 年度（建設期間：平成 17～18 年度）	総事業費	1.6 億円		
○事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>旧平良駅周辺では国道 2 号と駅とのアクセス改善をするため、廿日市市の街路事業により都市計画道路（市道）、関連公共施設の整備とともに、駅南口の広場の整備が駅から離れた位置に計画された。このため、広場の整備と併せて、駅ホームを広場前面に移設し、駅南口利用者の駅ホームへの移動時間の短縮を図る必要があった。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>駅ホームを広場前面に移設し、駅南口利用者の駅ホームへの移動時間の短縮を図るとともに、新設バス停と駅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負担の軽減を図るとともに、駅内外の歩道等のバリアフリー化により公共交通機関のアクセス機能の向上を図った。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：2 9 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因		
事業費	1.5 億円	1.6 億円	新規事業採択時評価における事業費見積は、概算による。 バス停部分の上屋延長（12m→30m）に伴う設計変更により、建設費の増額があった。		
工期	2 年	1 年 5 ヶ月	新規事業採択時評価における工期見積は、概算による。 工事は計画どおり完了したが、廿日市市街路事業による国道 2 号と駅を結ぶ都市計画道路（平良駅通り線）の完成が遅れたことにより、バスの駅南口広場乗り入れは平成 18 年 6 月 2 日となった。		
輸送人員	開業時（平成 18 年度） 駅南口利用者 3,127 人/日 （うちバス利用者数 569 人/日） 開業 5 年目（平成 22 年度） 駅南口利用者 3,655 人/日 （うちバス利用者数 948 人/日）	開業時（平成 18 年度）バ ス乗入後 駅南口利用者 1,722 人/ 日 （うちバス利用者数 324 人/日） 開業 5 年目（平成 22 年度） 駅南口利用者 2,178 人/ 日 （うちバス利用者数 361 人/日）	新規事業採択時評価における需要予測は、国土交通省の推計による。 駅南口の利用者数は、開業以来増加傾向を維持している。		
○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況					
1) 事業効率					
■費用対便益 [平成 22 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
費用	2.5 億円 (3.0 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費（工事費、除却費、設計費等）、再投資費			
便益	9.4 億円 (11.6 億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益（乗継円滑化・移動時間短縮）、期末残存価値			
費用便益比 B/C	3.7 (3.8)	純現在価値 NPV	6.8 億円 (8.5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	25.6% (25.6%)
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成 22 年度（事後評価時点）以降を一定と仮定し予測					

平成 22 年度の廿日市市役所前（平良）駅南口の利用者数 2,178 人/日（うちバス利用者数 361 人/日）

2) 事業による効果・影響 ※必要性、有効性の観点も含まれるように記載

評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	<p>廿日市市の街路事業により、駅南口の広場の整備が駅から離れた位置に計画されたため、広場の整備と併せて駅ホームを広場前面に移設した。また、新設バス停と駅ホームを同一レベルとし、駅内外の歩道等のバリアフリー化を行った結果、駅南口の利用者の鉄道ホームへの移動に係る所要時間短縮や、鉄道とバスとの乗継利用の負担軽減の効果が、駅周辺地域の移動に係る利便性向上にも繋がった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電車（下りホーム）とバスの乗り継ぎに係る所要時間短縮 上りホーム 10 分短縮（11 分→1 分） 下りホーム 9 分短縮（9 分→0 分） ※整備前は旧平良駅と最寄の国道 2 号線上のバス停間の所要時間 ・ 駅と廿日市市役所間の移動に係る所要時間短縮 上りホーム 3 分短縮（12 分→9 分） 下りホーム 2 分短縮（10 分→8 分） <p>注）上記の効果・影響はいずれも廿日市市街路事業による整備と組み合わせた効果</p>
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民生活 鉄道駅とバス停のシームレス化と、駅へのアクセスルートである平良駅通線から連続的でバリアフリーな歩行空間が形成されたことにより、公共交通利用者、歩行者、特に高齢者や障害者等の安全性・快適性が向上した。 ・ 地域経済 駅前周辺地区には、生活・文化・医療福祉、にぎわいなどの拠点施設が整備された『シビックコア地区』が形成された。廿日市市役所前（平良）駅は、この『シビックコア地区』への公共交通の結節点として機能し、拠点形成の支援・誘導に寄与した。 ・ 地域社会 駅とバス停留所が一体化されたシームレスで開放的なデザインに加え、平良駅通線の電線共同溝整備により、無電柱化・緑化されたことから、良好な都市景観を創出した。

○社会経済情勢の変化

平成 22 年度の鉄軌道事業全体の輸送人員は、景気の低迷等により、ほぼ前年度並みを見込んでいるが、廿日市市役所前（平良）駅の乗降客数についてはその影響が少なく、増加を見込んでいる。
また、駅周辺地区（可愛、新宮一丁目・二丁目、下平良一丁目・二丁目、平良一丁目・二丁目、下平良、上平良）の人口について、H19.4.1 現在で 7,848 人が、H22.4.1 現在で 8,004 人となり 2.0%の増加に止まるのに対し、駅乗降客数はH18 年度 1 日平均 2,057 人が、H21 年度 2,482 人で、20.7%の増加となった。なお、駅周辺地区の生産年齢人口（15～64 歳）については、H19.4.1 現在で 5,147 人が、H22.4.1 現在で 5,133 人と 0.3%の減少となっている。

○改善措置の必要性

廿日市市役所前（平良）駅は、鉄道とバスの乗継負担が軽減されていることに加え、駅内外のバリアフリー化が十分に行われていることから、先進事例として他の駅のモデルともなっている。
このことは、駅周辺地区の老年人口（65 歳以上）について、H19.4.1 現在で 1,651 人が、H22.4.1 現在で 1,816 人と 10.0%増加しているという地域の社会情勢の変化にも対応しており、改善措置の必要性は認められない。

○今後の事後評価の必要性

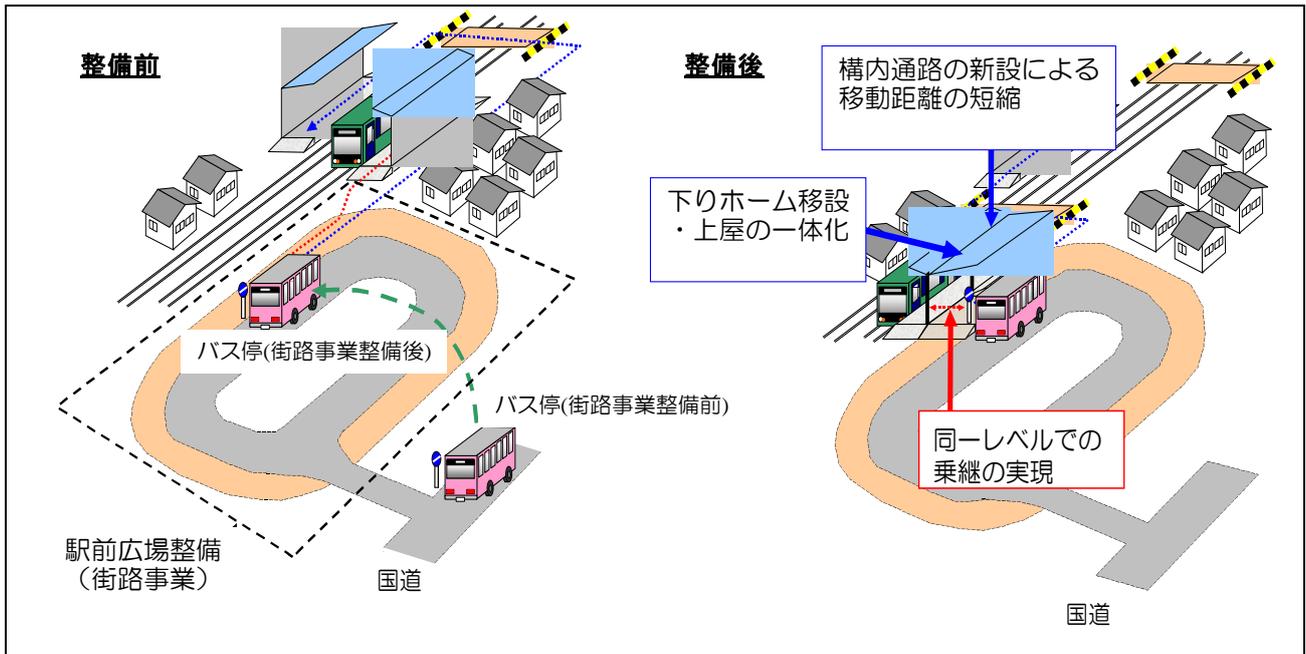
新規事業採択時評価における需要予測は下回るものの、駅南口の利用者数の実績で、H18 年は 1,722 人/日が、H22 年は 2,178 人/日と、増加傾向を維持し事業の効果は発現している。また、上記のとおり改善措置の必要性が認められないことに加え、周辺環境の変化も予想されていないため、今後の事後評価の必要性も認められない。

○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005 に記述されている便益の算出については、市場価値など計りやすい価値を計測するようになっているが、今後は景観やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価するため、CVM 等により非市場価値を計測していくことを検討するべきである。

○概要図（位置図）





○備考

※評価実施時期：平成22年10月

※評価の過程で使用したデータ、文献等

- ・ 鉄道関係公共事業の完了後の事後評価実施細目（国土交通省）
- ・ 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005（国土交通省）
- ・ 新規事業採択時評価の結果（国土交通省）
- ・ 補助事業完了実績報告書（㈱広島バスセンター）
- ・ 廿日市市役所前（平良）駅の電車・バス利用者に関する実態調査データ（広島電鉄㈱）
- ・ 廿日市市役所前（平良）駅に係る固定資産台帳明細表（広島電鉄㈱）
- ・ 都市計画道路平良駅通線 事業評価書（廿日市市）
- ・ 平成22年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（内閣府）
- ・ 四半期別GDP速報（内閣府）
- ・ 毎月勤労統計調査統計表（広島県）

（ ）は50年で計算

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [神戸高速鉄道(株)]

○事業概要					
事業名	春日野道駅総合改善事業	整備区間	春日野道駅		
供用年度	平成 17 年度（建設期間：平成 11～17 年度）	総事業費	34 億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>春日野道駅は、HAT 神戸（東部新都心）の北に位置する最寄り駅として旅客の増加が見込まれたが、既存ホームやコンコース等の駅施設が狭小であった。</p> <p>＜達成すべき目標＞</p> <p>駅のホームを新設しコンコースを拡張すると同時にバリアフリー施設を整備することで、駅利用者の安全性及び利便性の向上を図ることを目的としている。</p> <p>＜政策体系上の位置付け＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：2 9 鉄道網を充実・活性化させる。 					
○評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因		
事業費	100 億円	34.34 億円	工事計画の見直しによる		
工期	7 年	7 年			
輸送人員	42,195 人/日（開業時） 42,195 人/日（開業 5 年目）	10,917 人/日（開業時） 11,881 人/日（開業 5 年目）	HAT 神戸の計画人口等の現状と計画フレームとのギャップが主たる要因		
○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況					
1) 事業効率					
<p>■費用対便益 [平成 22 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）</p>					
費用	53.7 億円 (54.3 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
便益	76.7 億円 (94.4 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、混雑解消、設備保守費			
費用便益比 B/C	1.4 (1.7)	純現在価値 NPV	23 億円 (40 億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.6% (7.4%)
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>平成 21 年以降は、乗降人員が平成 21 年値で推移すると予測。 春日野道駅 11,881 人/日（平成 21 年実績値）</p>					
2) 事業による効果・影響					
評価項目	評価結果				
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性、利便性の向上 駅のホームを新設しコンコースを拡張すると同時にバリアフリー施設整備をすることで、当初の計画どおりに駅利用者の安全性及び利便性の向上を図ることができており、事業目的は達成できたと考える。 ・駅へのアクセス時間の短縮 新規事業採択時には効果としてあげていなかったが、西改札口の新設に伴って、駅西方浜側から駅改札口へのアクセス（移動）時間が短縮された。 (短縮時間＝約 2.5 分 着工前 約 4.1 分、完成後 約 1.6 分) 				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・住民生活 駅改良にあわせて市の駐輪場が駅周辺に整備され利便性が向上した。 ・地域経済 駅改良は、周辺地区へ影響を与えるほどのインパクトはないが、HAT 神戸を始めとした周辺で進められている開発行為に対して側面支援的な効果はあったと考える。 ・安全 駅改良と地下道の整備によって、車いす利用者や高齢者を含む歩行者だけでなく、自 				

転車なども安全に国道を横断できるようになった。

○社会経済情勢の変化

長引く不況と昨今の経済情勢の変化によって、HAT 神戸への企業の進出が遅れ、また、大規模な集客施設が誘致できなかったことから、春日野道駅の乗降客数が推定とおりに増加しなかった。

○改善措置の必要性

駅の安全性及び利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。

○今後の事後評価の必要性

改善処置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。

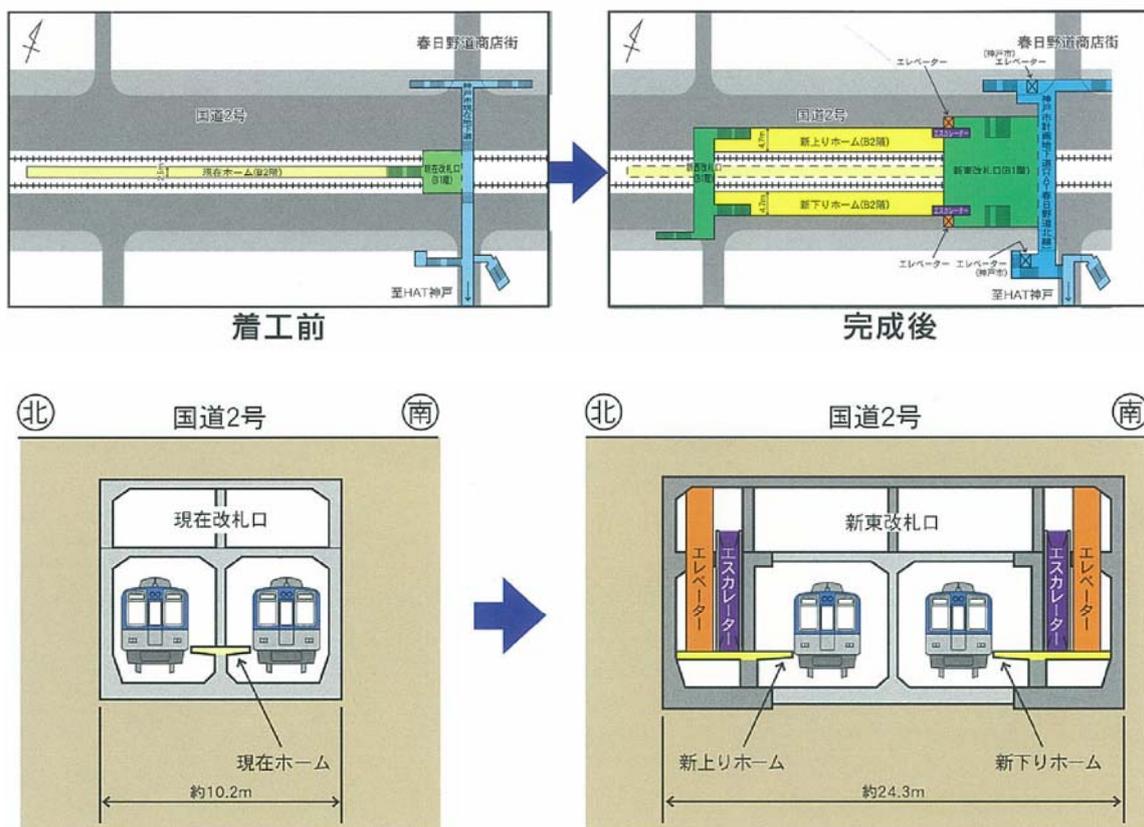
○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

駅改良工事については、通過列車の速達化やアクセス経路の短縮など定量的に把握（貨幣換算）できる効果と、安全性向上やバリアフリー化、駅の快適性の向上など定量的に把握するのが困難な定性的な効果がある。

現在のマニュアルでは、定量的に把握できる効果を主体に事業効率性を評価し、事業全体を評価しているため、事業全体の真の効果を評価できていないと考えられる。

したがって、今後は定量的な効果だけでなく定性的な効果もバランスよく評価できる新たな手法の開発やマニュアルの整備が必要と考える。

○概要図（位置図）



○備考

※評価実施時期：平成22年10月

※評価の過程で使用したデータ、文献等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005（国土交通省鉄道局）」、「兵庫県毎月勤労統計調査（兵庫県企画県民部政策室）」、「地下鉄道の設計（山海堂）」、「平成18年～21年旅客交通調査（阪神電気鉄道株式会社）」

（ ）は50年で計算