

平成24年4月6日
国土交通省鉄道局

平成24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24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

都市鉄道政策課	課長補佐	栗原（内線40402） 直通03-5253-8534
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24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	41
合計	41

平成24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				3	2			1
整備新幹線整備事業		1		1		2	2			
合計	0	4	0	1	0	5	4	0	0	1

(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23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			3			3	
合計	3	0	0	3	0	0	3	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))

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)			
		便益の内訳及び主な根拠					
福岡市七隈線(天神南～博多)整備事業 福岡市交通局	450	1,639	【内訳】 ・利用者便益1,310億円等 【主な根拠】 ・野芥～博多 14分短縮	345	4.8	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)

【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) 御堂筋線 なかもず駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 新金岡駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 北花田駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 あびこ駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 長居駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 西田辺駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 昭和町駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 天王寺駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 動物園前駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 大国町駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 なんば駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 心齋橋駅 大阪市交通局	3.1	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 	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 本町駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 淀屋橋駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 梅田駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 中津駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 西中島南方 駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 新大阪駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 東三国駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) 御堂筋線 江坂駅 大阪市交通局	3.1	転落防止柵	・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	都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)

【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)
根室線(音別～古瀬)鉄道 防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.75	落石止擁壁改築	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(清島～厚賀)鉄道 防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.28	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
根室線(留辺蘂～相内) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.07	落石止柵新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(豊郷～清島)鉄道 防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.15	護岸壁新設	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高 く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運 行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(厚賀～大狩部) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.15	護岸根固工新設	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高 く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運 行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(静内～東静内) 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会 社	0.15	護岸壁改良	・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 ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高 く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運 行に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線(伊予中山～伊 予立川)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.26	落石防止柵新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

土讃線(伊予川口～小歩危)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(小歩危～大歩危)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.14	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(大歩危～土佐岩原)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.19	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(豊永～大田口)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線(小村神社前～日下)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	法面工改良	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線(真土～西ヶ方)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.02	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線(西ヶ方～江川崎)鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.07	落石防止網新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
筑肥線(福吉～鹿家)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.13	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
佐世保線(上有田～有田)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.11	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線(吉尾～白石)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.31	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線(白石～球泉洞)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.21	法面工新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
指宿枕崎線(喜入～前之浜)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.32	土砂止擁壁新設	・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 ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防 災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄 与する	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線(宗太郎～市棚)鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.30	落石止柵新設	・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 ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工 事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与す る	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

新規事業採択時評価の結果

【地下高速鉄道整備事業】

事業主体 [福岡市交通局]

○事業概要

事業名	福岡市七隈線（天神南～博多）整備	整備区間	天神南～博多（建設キロ 約 1.4km）
供用年度	平成 32 年度（建設期間：平成 24～32 年度）	総事業費	450 億円

○事業の目的・必要性

<解決すべき課題・背景>

福岡市は、陸海空の玄関口（福岡空港、博多港、博多駅）を擁する国際的な広域交流拠点であり、外国からの入国者数が全国第3位（H22）であるなどアジアの人・物が行き交うゲートウェイとして重要な役割を担っている。

特に、「天神地区」及び「博多駅地区」は都市型集客施設等の観光資源や商業・業務施設等が集積し、国内外から多くの観光客が訪れるなど、福岡市の都心核を形成する地域となっている。

しかしながら、地下鉄七隈線は、平成17年2月に橋本～天神南間が開業したものの、都心部区間が未整備で残されていることから、鉄道ネットワークが不十分であり、その機能を十分に果たすまでには至っていない。

<達成すべき目標>

本事業は、都心核の「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶことにより、鉄道ネットワークを強化し、都心部内の回遊性の向上や、市西南部地域から都心部さらには広域交通機関へのアクセス改善、都心部における慢性的な交通渋滞などの全市的な交通課題や環境問題への対応及び九州新幹線的全線開通や九州・アジアとの交流新時代への対応を図るものである。

<政策体系上の位置付け>

国土交通省政策評価基本計画

- ・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： 26 鉄道網を充実・活性化させる

九州地方交通審議会答申第4号（平成元年）に整合

西南部と都心部を結ぶ都心放射状の鉄軌道系輸送機関について検討を図る。

福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

福岡都市高速鉄道3号線の都心部区間の具体化を図る。

○事業効率（費用便益分析・採算性）

■費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間：30年（50年）

費用	345 億円 (349 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、維持改良費			
便益	1,639 億円 (2,037 億円)	貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、費用節減効果、道路混雑緩和効果、環境改善効果			
費用便益比 B/C	4.8 (5.8)	純現在価値 NPV	1,294 億円 (1,688 億円)	経済的内部収益率 EIRR	16.7% (16.8%)
感度分析結果	需要（+10%）	費用（+10%）		建設期間（+10%）	
	B/C 5.2 NPV 1,460 億円 EIRR 17.7%	B/C 4.3 NPV 1,263 億円 EIRR 15.7%		B/C 4.7 NPV 1,239 億円 EIRR 15.9%	
	需要（-10%）	費用（-10%）		建設期間（-10%）	
	B/C 4.3 NPV 1,129 億円 EIRR 15.6%	B/C 5.3 NPV 1,325 億円 EIRR 17.8%		B/C 4.8 NPV 1,352 億円 EIRR 17.4%	

■採算性	単年度損益黒字転換年 3年 累積損益黒字転換年 4年
上記分析の基礎とした需要予測 天神南駅～博多駅間 開業年度 4.1万人/日 需要定着後（開業後10年目） 6.8万人/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	既設七隈線沿線から博多駅への移動において天神南駅での乗換解消や移動時間短縮が図られる。 ・乗換解消 (天神～天神南間 550mの乗換が解消) ・時間短縮：14分 (野芥～博多を地下鉄で移動する場合の所要時間は37分から23分へ短縮)
社会全体への効果・影響	・市西南部から都心部への移動利便性や、都心部内の回遊性が大きく向上するとともに、交通渋滞の緩和や都心部をはじめとした沿線地域のまちづくりが促進される。 ・都心部での移動環境が向上し、博多駅や福岡空港等を経由して訪れる国内外からの来街者の利便性向上にも資するものであり、集客産業の発展や都心部をはじめとした沿線地域のまちづくりの促進など、地域の活性化に寄与する。
その他	・マイカーなどの路面交通の一部が地下鉄利用に転換するため、交通渋滞の緩和やCO2の削減など環境改善効果が見込まれる。
○実施環境	
事業の実行性	・市議会との関係 市議会（交通対策特別委員会）において調査・検討が行われ、その結果を踏まえ、事業化に向けた取組を進めている。 ・地域との関係 平成23年7月に沿線地域の代表や地元経済界等で構成される「福岡市地下鉄七隈線延伸促進期成会」が設立されるなど、地域からの強い要望がある。 ・用地の確保 大部分の区間について道路空間を活用する予定であり、新たに確保する用地は少ない。
事業の成立性	・上位計画との関連 「九州地方交通審議会答申第4号」及び「福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「福岡市新・基本計画」、「福岡市都市計画マスタープラン」、「福岡市都市交通基本計画」等の上位計画に整合している。
○概要図（位置図）	
	
○備考	
※評価実施時期：平成23年度 ※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、第4回北部九州圏パーソントリップ調査、H17 道路交通センサス H17 国勢調査、H18 住民基本台帳、H18 事業所統計調査、福岡市新・基本計画 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、コスト削減等)	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							
相鉄・JR直通線 速達性向上事業 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	683	1,911	711	2.5	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	・横浜市西部及び神奈川県と東 京都心部の両地域間の速達性が向上 し、広域鉄道ネットワークの形成と 機能の高度化、経路選択肢の増加、 乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和 等の鉄道の利便性向上が図られる とともに、地域の活性化等に寄与す ることから、本事業の必要性は高い。 ・現在、新駅部分の土木工事に本格 的に着手しており、新しいシールド 工法の採用、シールド機の転用等により コスト削減を図りつつ、開業予 定年度に向け着実に工事を進めている。	継続	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)	
相鉄・東急直通線 速達性向上事業 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	1,957	4,429	1,849	2.2	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	・横浜市西部及び神奈川県と東 京都心部の両地域間の速達性が向上 し、広域鉄道ネットワークの形成と 機能の高度化、経路選択肢の増加、 乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和 等の鉄道の利便性向上が図られる とともに、地域の活性化等に寄与す るほか、新幹線へのアクセス向上 が図られ、新横浜都心、相鉄沿線、 東急沿線等の更なる発展に資するた め、本事業の必要性は高い。 ・現在、本格的な工事着手に向け環 境影響評価等の手続き及び設計を実 施している。 ・今後、シールド機の転用等による コスト削減を図りつつ、開業予定年 度に向け着実に工事を進める予定で ある。	継続	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)	

【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、コスト削減等)	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							
東西線（動物公園 ～荒井）整備事業 仙台市交通局	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	評価手続中	鉄道局 都市鉄道課 (課長 堀内 丈太郎)	

【整備新幹線整備事業】

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、コスト削減等)	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							
北海道新幹線（新 青森・新函館（仮 称）間） 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	長期間継 続中	5,500	6,694	5,950	1.1	・豪雪地帯における定時性の確保 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活性化 ・沿線地域における消費活動の活発 化、設備投資の活性化、ビジネスの効 率向上等による経済波及効果 等	新幹線の輸送需要見込みに大きく影 響を与えるような社会情勢等の変化 はなく、事業による効果・影響の評 価として、利用者における所要時間 短縮に加えて、沿線地域における公 共交通の利便性向上、人的交流の活 性化、経済波及効果等の多様な効果 が期待される。さらに、事業効率に についても所定の水準を確保してお り、実施環境が整い順調な進捗状況 にある。また、現行の工事実施計画 の遂行により事業目的が達成される ことから、本事業の継続は妥当と判 断される。	継続	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊 也)	
北陸新幹線（長 野・金沢間） 鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	再々評価	17,800	23,763	21,404	1.1	・豪雪地帯における定時性の確保 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活性化 ・沿線地域における消費活動の活発 化、設備投資の活性化、ビジネスの効 率向上等による経済波及効果 等	新幹線の輸送需要見込みに大きく影 響を与えるような社会情勢等の変化 はなく、事業による効果・影響の評 価として、利用者における所要時間 短縮に加えて、沿線地域における公 共交通の利便性向上、人的交流の活 性化、経済波及効果等の多様な効果 が期待される。さらに、事業効率に についても所定の水準を確保してお り、実施環境が整い順調な進捗状況 にある。また、現行の工事実施計画 の遂行により事業目的が達成される ことから、本事業の継続は妥当と判 断される。	継続	鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊 也)	

再評価の結果

【都市鉄道利便増進事業】

事業主体 [独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

○事業概要					
事業名	相鉄・JR直通線速達性向上事業	整備区間	西谷駅付近～横浜羽沢駅付近 2.7km		
供用年度	平成27年度（建設期間：平成18～26年度）	総事業費	683億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>相模鉄道線は、横浜駅と横浜市西部（旭区、瀬谷区、泉区）、神奈川県央部（大和市、海老名市等）を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするには、横浜駅、大和駅等での乗換えが必要となっている。</p> <p>＜達成すべき目標＞</p> <p>本事業は、相模鉄道本線西谷駅付近からJR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近までを結ぶ路線を整備し、相鉄線とJR線との相互直通運転を実施することで、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを直結するものである。これにより、両地域間の速達性を向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路の選択肢の増加、乗換回数等の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上を図るとともに、地域の活性化等に寄与することを本事業の目的とする。</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・地域交通等の活性化、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23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	711億円 (733億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、車両費、維持更新費			
便益	1,763億円 (1,969億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	2.5 (2.7)	純現在価値 NPV	1,052億円 (1,236億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.0% (12.0%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 2.7、NPV 1,228億円、 EIRR 13.1%		B/C 2.3、NPV 1,001億円、 EIRR 11.3%		B/C 2.4、NPV 985億円、 EIRR 11.2%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-10%）
	B/C 2.2、NPV 876億円、 EIRR 10.8%		B/C 2.7、NPV 1,103億円、 EIRR 12.6%		B/C 2.5、NPV 1,121億円、 EIRR 12.7%
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 711億円（733億円）		「中止した場合」 286億円（286億円）		
便益	「継続した場合」 1,763億円（1,969億円）		「中止した場合」 25億円（24億円）		
費用便益比 B/C	4.1 (4.4)	純現在価値 NPV	1,313億円 (1,498億円)	経済的内部収益率 EIRR	22.3% (22.3%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 4.5、NPV 1,489億円、 EIRR 24.6%		B/C 3.7、NPV 1,263億円、 EIRR 20.0%		B/C 3.9、NPV 1,230億円、 EIRR 20.0%

	需要 (-10%)	費用 (-10%)	建設期間 (-10%)
	B/C 3.7、NPV 1,137 億円、EIRR 20.0%	B/C 4.6、NPV 1,364 億円、EIRR 25.3%	B/C 4.3、NPV 1,395 億円、EIRR 24.3%
「中止した場合」の状況	部分開業は困難であることから、構造物を撤去し取得した用地を全て売却することとなる。		
■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 3 1 年		
上記分析の基礎とした需要予測 西谷駅～羽沢駅間の輸送人員 開業時 7.6 万人/日、平成 37 年 7.3 万人/日、平成 47 年 6.6 万人/日			
○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	<ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の所要時間の短縮 例) 二俣川駅～新宿駅 (59 分→44 分 ※15 分短縮) ・JR 線等の放射状路線の混雑緩和 		
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークの形成による公共交通の利便性の向上。 ・新駅設置による地域住民の交通利便性の大幅な向上、地域間の流動の活発化及び民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上。 ・東京都心部へのアクセス性向上による沿線地域への産業集積に伴う経済振興。 ・横浜市と東京都心等との連携強化が図られ、相鉄沿線等の拠点の機能強化の促進、沿線地域全体の活性化。 		
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の開業により年間約 3,100 トンの CO2 排出量の削減が期待される。 		
○実施環境			
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 ・国及び関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。 ■法手続の状況 ・都市鉄道利便増進法に基づく営業構想、整備構想及び速達性向上計画を認定済みである。 		
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 ・運輸政策審議会答申第 18 号において、2015 年までに開業することが適当であると路線に位置付けられている神奈川東部方面線の一部機能を有する路線。 ・首都圏整備計画において、神奈川東部方面線 (西谷～横浜羽沢) について事業を推進すると位置づけられた路線。 		
○事業を巡る社会経済情勢等の変化			
平成 17 年の国勢調査を基にした将来人口推計によると、少子化の影響により全国レベルでの人口減少は始まっているものの、本事業の沿線地域である横浜市、東京都等の人口は増加しており、新規採択時評価よりも高い推計値となっている。また、平成 10 年と 20 年のパーソントリップ調査結果を比較すると、首都圏全体及び東京都区部～周辺地域間ともトリップ数が増加し、交通手段別では鉄道利用が増加、自動車利用が減少となっている。このため、今回の予測ではその傾向を踏まえ精査を行った。			
○事業の進捗状況			
土木工事の発注はほぼ完了し、各所において鋭意工事中である。用地取得も、現在工事に必要な箇所はほぼ確保されており、今後必要な箇所についても、関係自治体と連携し、引き続き地元の理解、協力を得ながら用地協議の進捗を図ることで解決可能であり、工事の進捗に特段の影響は生じないものと考えている。			
○費用縮減や代替案立案等の可能性の視点			
新しいシールド工法の採用、シールド機の転用等によるコスト縮減の取組みを行っており、今後も引き続き技術開発等によるコスト縮減を図る。			
○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、事業継続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			

再評価の結果

【都市鉄道利便増進事業】

事業主体 [独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

○事業概要					
事業名	相鉄・東急直通線速達性向上事業		整備区間	横浜羽沢駅付近～日吉駅 10.0km	
供用年度	平成31年度（建設期間：平成19～30年度）		総事業費	1,957億円	
○事業の目的・必要性					
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>相模鉄道線は、横浜駅と横浜市西部（旭区、瀬谷区、泉区）、神奈川県中部（大和市、海老名市等）を結ぶ路線であり、東京都心部や新幹線駅へアクセスするには、横浜駅等での乗換えが必要となっている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>本事業は、相鉄・JR直通線に加えて、JR東日本駅東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東京急行電鉄日吉駅までを結ぶ路線を整備し、相鉄線と東急線との相互直通運転を実施することで、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結するものである。これにより、両地域間の速達性を向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路の選択肢の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上を図るとともに、地域の活性化等に寄与することを本事業の目的とする。また、新幹線駅へのアクセス向上が図られるとともに、新横浜都心、相鉄線、東急線沿線等の発展にも寄与するものである。</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・地域交通等の活性化、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23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	1,849億円 (1,930億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、車両費、維持更新費			
便益	4,057億円 (4,542億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	2.2 (2.4)	純現在価値 NPV	2,208億円 (2,612億円)	経済的内部収益率 EIRR	10.5% (10.5%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 2.4、NPV 2,639億円、 EIRR 11.5%		B/C 2.0、NPV 2,027億円、 EIRR 9.6%		B/C 2.2、NPV 2,072億円、 EIRR 10.1%
	需要（-10%）		費用（-10%）		建設期間（-10%）
	B/C 2.0、NPV 1,777億円、 EIRR 9.4%		B/C 2.4、NPV 2,389億円、 EIRR 11.5%		B/C 2.2、NPV 2,347億円、 EIRR 10.9%
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 1,849億円（1,930億円）		「中止した場合」 63億円（63億円）		
便益	「継続した場合」 4,057億円（4,542億円）		「中止した場合」 3億円（3億円）		
費用便益比 B/C	2.3 (2.4)	純現在価値 NPV	2,268億円 (2,672億円)	経済的内部収益率 EIRR	11.0% (11.0%)
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		建設期間（+10%）
	B/C 2.5、NPV 2,699億円、		B/C 2.1、NPV 2,087億円、		B/C 2.2、NPV 2,129億円、

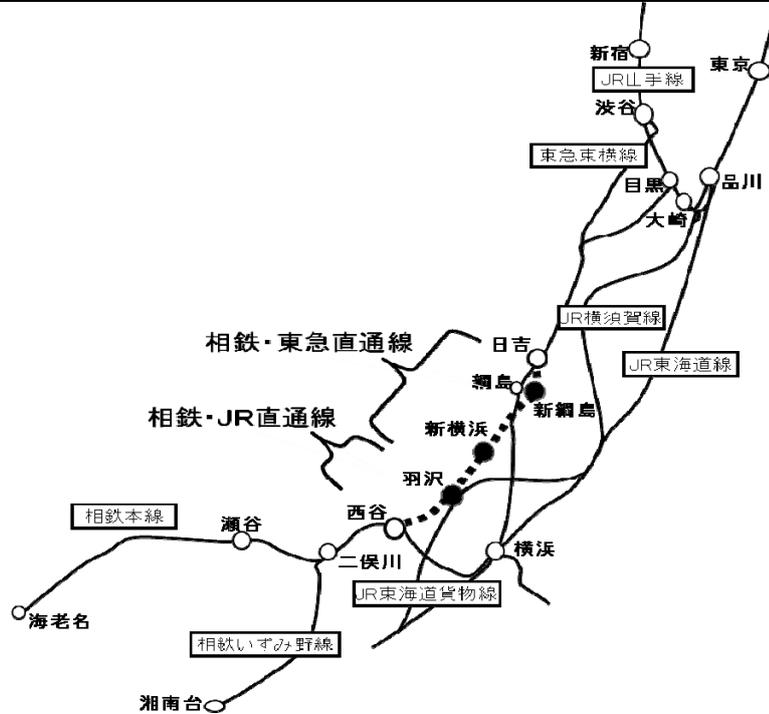
	EIRR 12.1%	EIRR 10.0%	EIRR 10.5%
	需要 (-10%)	費用 (-10%)	建設期間 (-10%)
	B/C 2.0、NPV 1,836 億円、 EIRR 9.8%	B/C 2.5、NPV 2,449 億円、 EIRR 12.1%	B/C 2.3、NPV 2,411 億円、 EIRR 11.4%
「中止した場合」の状況	部分開業は困難であることから、取得した用地を全て売却することとなる。		
■採算性	単年度営業収支黒字転換年1年、累積資金収支黒字転換年30年		
上記分析の基礎とした需要予測 羽沢駅～日吉駅間の輸送人員 開業時 26.1 万人/日、平成 37 年 25.9 万人/日、平成 47 年 24.3 万人/日			
○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	<ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の所要時間の短縮 例) 二俣川駅 ~ 目黒駅 (54 分→38 分 ※16 分短縮) ・JR 線等の放射状路線の混雑緩和 ・新幹線駅への接着による沿線住民の利便性の向上。 		
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークの形成による公共交通の利便性の向上。 ・新駅設置による地域住民の交通利便性の大幅な向上、地域間の流動の活発化及び民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上。 ・東京都心部及び新幹線駅へのアクセス性向上による沿線地域への産業集積に伴う経済振興。 ・横浜市と東京都心等との連携強化が図られ、新横浜都心、相鉄線及び東急線沿線等の拠点の機能強化の促進、沿線地域全体の活性化。 		
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の開業により年間約 1,200 トンの CO2 排出量の削減が期待される。 		
○実施環境			
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 ・国及び関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。 ■法手続の状況 ・都市鉄道利便増進法に基づく営業構想、整備構想及び速達性向上計画を認定済みである。 		
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 ・運輸政策審議会答申第 18 号において、2015 年までに開業することが適当であると路線に位置付けられている神奈川東部方面線の一部機能を有する路線。 ・首都圏整備計画において、神奈川東部方面線（横浜羽沢～日吉）について事業を推進すると位置づけられた路線。 		
○事業を巡る社会経済情勢等の変化			
平成 17 年の国勢調査を基にした将来人口推計によると、少子化の影響により全国レベルでの人口減少は始まっているものの、本事業の沿線地域である横浜市、東京都等の人口は増加しており、新規採択時評価よりも高い推計値となっている。また、平成 10 年と 20 年のパーソントリップ調査結果を比較すると、首都圏全体及び東京都区部～周辺地域間ともトリップ数が増加し、交通手段別では鉄道利用が増加、自動車利用が減少となっている。このため、今回の予測ではその傾向を踏まえ精査を行っている。			
○事業の進捗状況			
現在、都市計画決定、環境影響評価等の行政手続きを実施しているほか、羽沢駅～日吉駅間の設計、西谷駅付近引上げ線付近の用地買収が進められている。			
○費用縮減や代替案立案等の可能性の視点			
シールド機の転用等によるコスト縮減の取組みを行っており、今後も引き続き技術開発等によるコスト縮減を図る。			
○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：事業の継続が妥当と考える。

委員会の意見：工事内容について、既設線（相模鉄道）の改修工事等についても分かりやすく記載すること。等

○概要図（位置図）



○備考

※評価実施時期：平成23年11月～24年2月

※評価の過程で使用したデータ：国政調査（平成17年）、東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）等

（ ）は50年で計算

- ④ 「対応方針、理由、委員会の結論・意見」については、学識経験者の意見等も踏まえ、必要性、効率性、有効性等の観点に照らして、総合的に導き出された判定、評価の結論的なコメント及び評価結果の政策への反映の方向性を記載する。また、学識経験者等からなる政策評価に関する会議を開催している場合は、議事要旨、議事録、会議資料を公表

【整備新幹線整備事業】（再評価）

事業主体 [独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

①事業概要			
事業名	北海道新幹線 新青森・新函館（仮称）間	整備区間	新青森・新函館（仮称）間（149km）
工事完了 予定時期	平成27年度末（建設期間：11年間）	総事業費	5,500億円
②事業の主たる目的（ミッション）			
<p>本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として整備するものである。</p> <p>北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間は、青森県青森市から北海道北斗市に至る線路延長約149kmの路線であり、本事業の完成によって東京・函館間の所要時間は5時間29分から約4時間20分となり、約1時間10分の時間短縮が図られる。また、本事業は、所要時間の短縮による沿線地域の生活圏の拡大、観光・レクリエーションの振興や経済活動の活性化等に寄与するものとして建設が進められている。</p>			
③事業を巡る社会経済情勢等の変化			
社会経済情勢等の変化	<p>沿線地域においては、全国に先んじて人口減少が始まっており、新規着工当時の推計よりは減少しているものの、首都圏の人口は増加しており全体として大きな傾向の変化はない。また、県内総生産等の経済指標は全国的な景気低迷の影響を受けて推移しているが、人口一人当たり県内総生産の伸びをみると全国平均と同程度のレベルを維持している。なお、これらの社会経済情勢等の動向については再評価の投資効率性等の評価に折り込み済みである。</p> <p>また、他の交通機関については、計画時に将来計画を折り込み済みであり、今後の新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可も無かった。</p>		
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	時間短縮効果	<ul style="list-style-type: none"> ■主要区間の所要時間の短縮 ・東京駅－函館駅の所要時間（最速達） 約1時間10分短縮（5時間29分→約4時間20分）（想定） ・青森駅－函館駅の所要時間（最速達） 約20分短縮（1時間48分→約1時間30分）（想定） 	
	運賃・料金の変化	<ul style="list-style-type: none"> ■主要区間の運賃の変化 ・東京駅－函館駅の運賃・料金 19,640円→18,600円（想定） 	
社会全体への 効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ■豪雪地域における定時性の確保 ■滞在可能時間の増加（仙台発の函館滞在可能時間が約1時間40分増加） 	
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ■人的交流が活発化し、地域経済が活性化される。（東北6県と道南との交流量が約1.2倍に増加）（推計値） ■輸送サービス向上に伴う沿線各地域における消費活動の活発化、設備投資の活性化等による地域経済効果 	
環境への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ■航空機等から旅客の転移により、年間約6.9万トンのCO2排出量削減（杉人工林を約8,800ha植樹した場合のCO2吸収量に相当） 	
安全への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ■新幹線整備に伴う連続立体交差による優等列車踏切事故の解消 	
その他	コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ■限界状態設計法の採用および車両基地盛土計画の見直し ■吹付けコンクリート材料の開発と実用化 ■関係機関との協議による鉄塔の移設 	
	技術開発	<ul style="list-style-type: none"> ■新幹線・在来線共用三線式スラブ軌道の開発 ■山岳シールド工法の高速掘進 	
	環境・景観保全	<ul style="list-style-type: none"> ■リサイクル性と高速性能に優れた架線の採用 ■希少種の生息域に影響を与えない橋りょう設計 	

⑤事業効率（費用対便益）					
■費用対便益 計算期間：50年					
○事業全体の投資効率性 [現在価値化基準年度：平成23年度]					
費用	5,950億円	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、維持更新費、車両費			
便益	6,694億円	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	1.1	純現在価値 NPV	744億円	経済的内部収益率 EIRR	4.7%
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		
	B/C 1.2 NPV 1,432億円 EIRR 5.3%		B/C 1.0 NPV 306億円 EIRR 4.3%		
	需要（-10%）		費用（-10%）		
	B/C 1.0 NPV 55億円 EIRR 4.1%		B/C 1.2 NPV 1,181億円 EIRR 5.2%		
○残事業の投資効率性 [現在価値化基準年度：平成23年度]					
費用	「継続した場合」 5,950億円		「中止した場合」 2,303億円		
便益	「継続した場合」 6,694億円		「中止した場合」 18億円		
費用便益比 B/C	1.8	純現在価値 NPV	3,030億円	経済的内部収益率 EIRR	9.0%
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		
	B/C 2.0 NPV 3,718億円 EIRR 10.0%		B/C 1.7 NPV 2,668億円 EIRR 8.1%		
	需要（-10%）		費用（-10%）		
	B/C 1.6 NPV 2,341億円 EIRR 8.0%		B/C 2.0 NPV 3,364億円 EIRR 10.1%		
「中止した場合」の状況	当該区間における部分開業は困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を仮定。				
⑥実施環境					
事業の成立性及び実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■事業の決定 「当面の整備新幹線の整備方針」（平成21年12月24日 整備新幹線問題検討会議）において、予定通りの完成・開業を目指して着実に整備を進めることとされている。 ■関係主体の合意 関係地方自治体、営業主体から事業継続の合意を得ている。 ■用地の確保 用地取得率は90%程度であり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めている。 ■関連事業の状況 新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の計画および整備が進められている。 				
⑦事業の進捗状況					
事業の進捗状況	平成24年2月現在、新規のトンネル区間の完成延長は約19.2kmで、完成率（覆工率）は約78%となっている。また、明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成率は約16%となっている。明かり区間に比べてトンネル区間の完成率が大きくなっているが、これは工程管理の視点から、地質の状況で工事進捗が大きく変動するトンネル区間を先行して工事発注している影響である。共用区間では軌道の完成率が84%となっている。今後は、順次開業設備に関する工事の発注を進め、引き続き関係機関との緊密な連携を図り、所定の平成27年度末の工事完了を予定している。				

⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点

事業の終盤を迎えるにあたり、土木、軌道、建築、電気、機械の各分野で、工法、スペック等について精査がなされ、さらに、事業を計画どおり円滑に進める環境が整っていることから、現行の工事実施計画の遂行が適当と判断される。

⑨対応方針

事業を継続する。

⑩対応方針理由

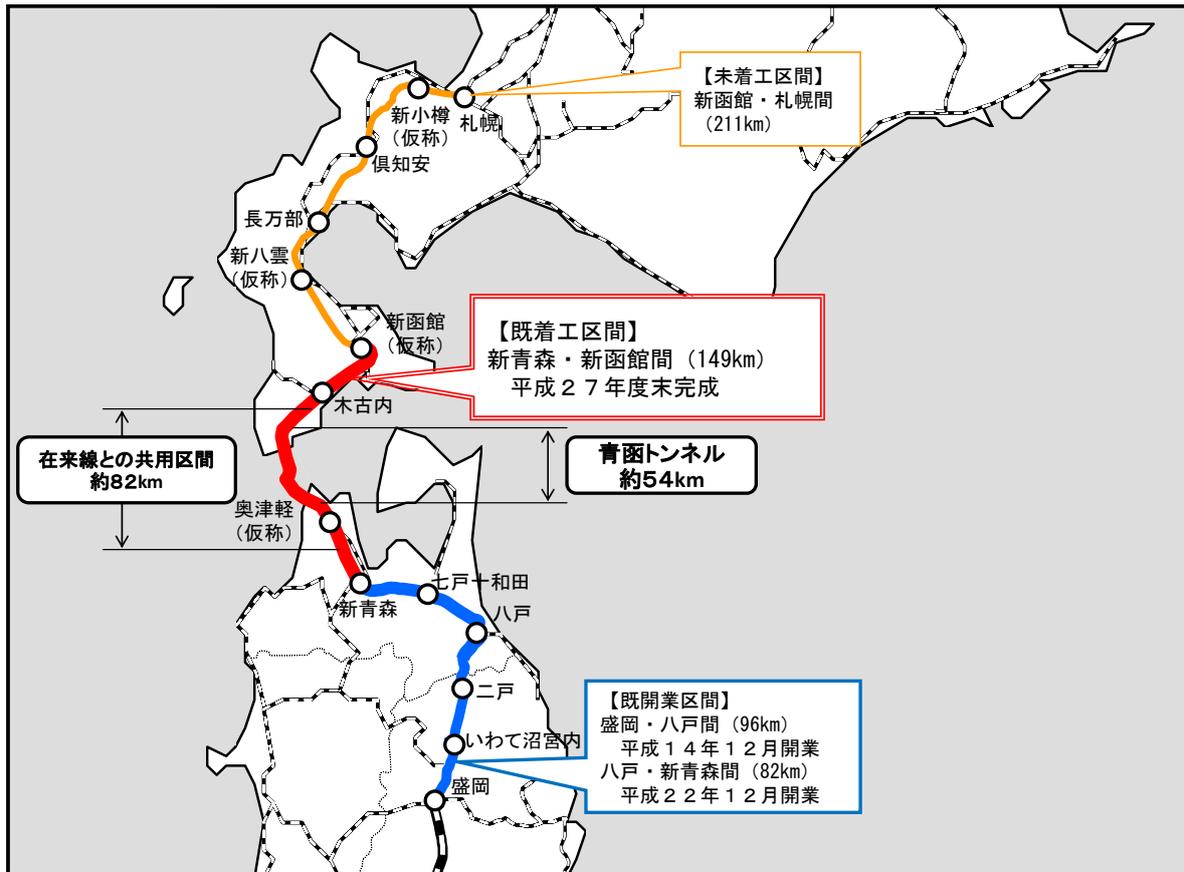
新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような社会情勢等の変化はなく、事業による効果・影響の評価として、利用者における所要時間短縮に加えて、沿線地域における公共交通の利便性向上、人的交流の活性化、経済波及効果等の多様な効果が期待される。さらに、事業効率についても所定の水準を確保しており、実施環境が整い順調な進捗状況にある。また、現行の工事実施計画の遂行により事業目的が達成されることから、本事業の継続は妥当と判断される。

⑪事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：北海道新幹線（新青森・新函館（仮称）間）は、事業の継続が妥当と考える。

委員会の意見：北海道新幹線は、昭和40年代に設定された設計最高速度と変わらない時速260キロメートルを前提として計画されたものである。しかし、既存の新幹線においても、時速300キロメートル級の運行が実施されていることや、世界の高速鉄道の動向を踏まえると、将来的に速度向上を図ることを検討する必要がある。

⑫概要図（位置図）



⑬備考

※評価実施年度：平成23年度
※「将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】」（国土交通省、平成22年8月19日）に基づき需要予測を実施
※評価体制：有識者の委員会を設置するなどにより、1年間にわたり継続的に審議

【整備新幹線整備事業】（再評価）

事業主体 [独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

①事業概要			
事業名	北陸新幹線 長野・金沢間	整備区間	長野・白山総合車両基地（仮称）間（228km）
工事完了 予定時期	平成26年度末（建設期間：23年間）	総事業費	17,800億円
②事業の主たる目的（ミッション）			
<p>本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的として整備するものである。</p> <p>北陸新幹線長野・金沢間は、長野県長野市から石川県金沢市に至る線路延長約228kmの路線であり、本事業の完成によって東京・金沢間の所要時間は3時間47分から約2時間30分となり、約1時間20分の時間短縮が図られる。また、本事業は、所要時間の短縮による沿線地域の生活圏の拡大、観光・レクリエーションの振興や経済活動の活性化等に寄与するものとして建設が進められている。</p>			
③事業を巡る社会経済情勢等の変化			
社会経済情勢等の変化	<p>沿線地域においては、全国に先んじて人口減少が始まっており、新規着工当時の推計よりは減少しているものの、首都圏の人口は増加しており全体として大きな傾向の変化はない。また、県内総生産等の経済指標は全国的な景気低迷の影響を受けて推移しているが、人口一人当たり県内総生産の伸びをみると全国平均と同じかそれ以上のレベルを維持している。なお、これらの社会経済情勢等の動向については再評価の投資効率性等の評価に折り込み済みである。</p> <p>また、他の交通機関については、計画時に将来計画を折り込み済みであり、今後の新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可も無かった。</p>		
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	時間短縮効果	<p>■主要区間の所要時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京駅ー金沢駅の所要時間（最速達） 約1時間20分短縮（3時間47分→約2時間30分）（想定） ・長野駅ー金沢駅の所要時間（最速達） 約2時間20分短縮（3時間24分→約1時間5分）（想定） 	
	運賃・料金の变化	<p>■主要区間の運賃の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京駅ー金沢駅の運賃・料金 12,710円→12,500円（想定） 	
	乗換回数の減少	<p>■乗換回数の減少</p> <p>東京駅～金沢駅間 現行：越後湯沢駅で乗換が必要、整備後：直通により乗換が無くなる</p>	
社会全体への 効果・影響	住民生活	<p>■豪雪地域における定時性の確保</p> <p>■滞在可能時間の増加（東京駅発の金沢駅滞在可能時間が約3時間増加）</p>	
	地域経済	<p>■人的交流が活性化し、地域経済が活性化される。（北陸3県および上越生活圏と長野県との交流量が約1.1倍に増加）（推計値）</p> <p>■輸送サービス向上に伴う沿線各地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化等による地域経済効果</p>	
環境への効果・影響		<p>■航空機等から旅客の転移により、年間約10.4万トンのCO2排出量削減（杉人工林を約13,000ha植樹した場合のCO2吸収量に相当）</p>	
安全への効果・影響		<p>■新幹線整備に伴う連続立体交差による優等列車踏切事故の解消</p>	
その他	コスト縮減	<p>■限界状態設計法の採用および基礎杭における設計の見直し</p> <p>■新幹線ルーフレクタ結線変圧器の開発と実用化</p> <p>■自治体との連携による建設発生土の有効利用</p>	
	技術開発	<p>■超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適したトンネル施工技術の確立</p> <p>■多様な地域特性に応じた雪害対策の確立</p>	
	環境・景観保全	<p>■リサイクル性と高速性能に優れた架線の採用</p> <p>■景観を考慮した橋りょう・駅舎デザイン</p> <p>■希少種の生息域に影響を与えないトンネル施工</p>	

⑤事業効率（費用対便益）					
■費用対便益 計算期間：50年					
○事業全体の投資効率性 [現在価値化基準年度：平成23年度]					
費用	21,404億円	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、維持更新費、車両費			
便益	23,763億円	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	1.1	純現在価値 NPV	2,358億円	経済的内部収益率 EIRR	4.5%
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		
	B/C 1.2 NPV 4,717億円 EIRR 4.9%		B/C 1.1 NPV 1,626億円 EIRR 4.3%		
	需要（-10%）		費用（-10%）		
	B/C 1.0 NPV 2億円 EIRR 4.0%		B/C 1.1 NPV 3,063億円 EIRR 4.6%		
○残事業の投資効率性 [現在価値化基準年度：平成23年度]					
費用	「継続した場合」 21,404億円		「中止した場合」 15,956億円		
便益	「継続した場合」 23,763億円		「中止した場合」 202億円		
費用便益比 B/C	4.3	純現在価値 NPV	18,112億円	経済的内部収益率 EIRR	23.4%
感度分析結果	需要（+10%）		費用（+10%）		
	B/C 4.8 NPV 20,471億円 EIRR 25.4%		B/C 3.9 NPV 17,597億円 EIRR 21.5%		
	需要（-10%）		費用（-10%）		
	B/C 3.9 NPV 15,756億円 EIRR 21.3%		B/C 4.8 NPV 18,572億円 EIRR 25.5%		
「中止した場合」の状況	当該区間における部分開業は困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を仮定。				
⑥実施環境					
事業の成立性及び実効性	<ul style="list-style-type: none"> ■事業の決定 「当面の整備新幹線の整備方針」（平成21年12月24日 整備新幹線問題検討会議）において、予定通りの完成・開業を目指して着実に整備を進めることとされている。 ■関係主体の合意 関係地方自治体、営業主体から事業継続の合意を得ている。 ■用地の確保 用地取得率は99%程度であり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めている。 ■関連事業の状況 新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。 				
⑦事業の進捗状況					
事業の進捗状況	平成24年2月現在、トンネル区間の完成延長は約102.6kmで、完成率（覆工率）は約99%となっている。また明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成率は約89%となっている。明かり区間に比べてトンネル区間の完成率が大きくなっているが、これは工程管理の視点から地質の状況で工事進捗が変動するトンネル区間を先行して工事発注している影響である。開業設備に関する工事も発注を進めており、引き続き関係機関との緊密な連携を図り、所定の平成26年度末の工事完了を予定している。				

⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点

事業の終盤を迎えるにあたり、土木、軌道、建築、電気、機械の各分野で、工法、スペック等について精査がなされ、さらに、事業を計画どおり円滑に進める環境が整っていることから、現行の工事実施計画の遂行が適当と判断される。

⑨対応方針

事業を継続する。

⑩対応方針理由

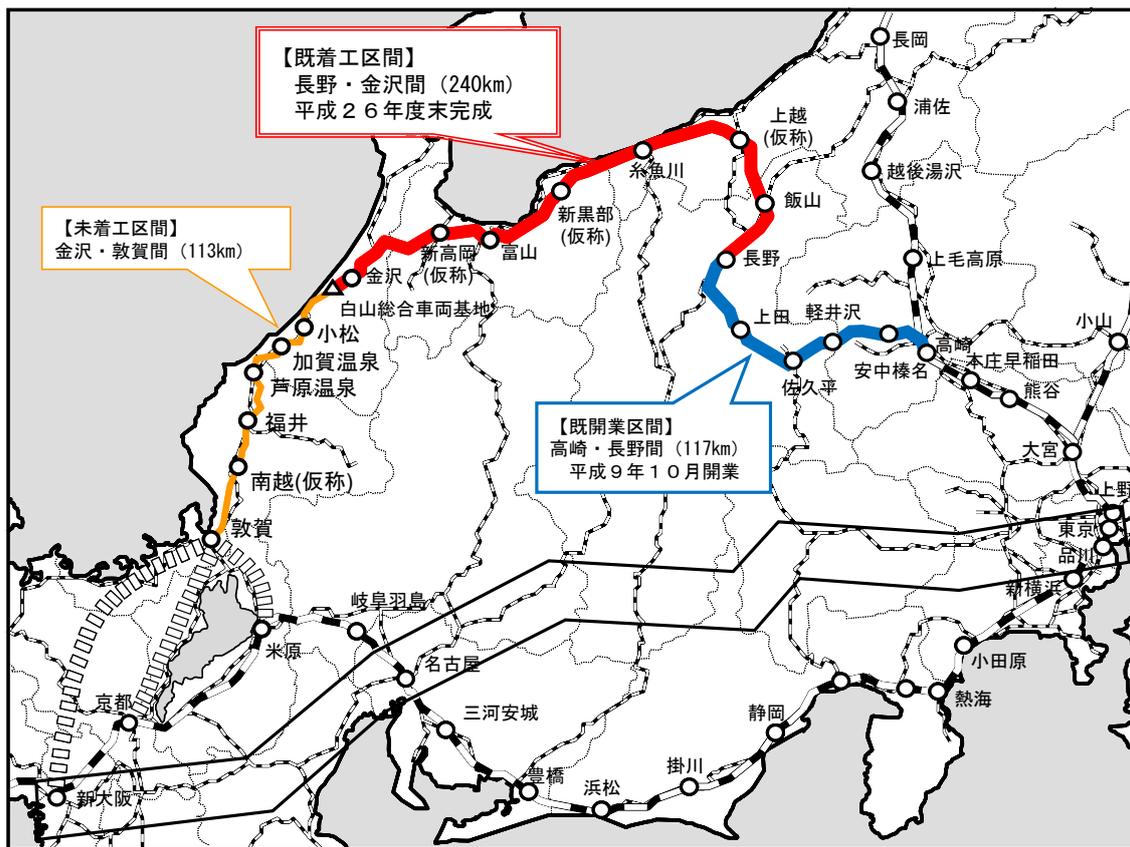
新幹線の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような社会情勢等の変化はなく、事業による効果・影響の評価として、利用者における所要時間短縮に加えて、沿線地域における公共交通の利便性向上、人的交流の活性化、経済波及効果等の多様な効果が期待される。さらに、事業効率についても所定の水準を確保しており、実施環境が整い順調な進捗状況にある。また、現行の工事実施計画の遂行により事業目的が達成されることから、本事業の継続は妥当と判断される。

⑪事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：北陸新幹線（長野・金沢間）は、事業の継続が妥当と考える。

委員会の意見：北陸新幹線は、昭和40年代に設定された設計最高速度と変わらない時速260キロメートルを前提として計画されたものである。しかし、既存の新幹線においても、時速300キロメートル級の運行が実施されていることや、世界の高速度鉄道の動向を踏まえると、将来的に速度向上を図ることを検討する必要がある。

⑫概要図（位置図）



⑬備考

※評価実施年度：平成23年度
 ※「将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】」（国土交通省、平成22年8月19日）に基づき需要予測を実施
 ※評価体制：有識者の委員会を設置するなどにより、1年間にわたり継続的に審議

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】 (幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化事業))

事業名 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)
岩瀬浜駅乗継円滑化事業 (富山ライトレール(株))	5年以内	0.19	<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): 0.20億円 実績値: 0.19億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2ヶ月 実績値: 2ヶ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成18年度 446人/日 実績値: 平成22年度 696人/日</p> <p>○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況</p> <p>1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 0.19億円(0.19億円) (新規採択時 0.20億円(0.20億円)) 便益 1.6億円(2.0億円) (新規採択時 0.9億円(1.2億円)) 費用便益比B/C 6.7(8.2) (新規採択時 4.9(6.0))</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ■鉄道とバスとの乗継時間短縮 距離(54m短縮: 58m→4m) 時間(約1分短縮) ■歩行者の移動時間短縮(駅広北側から) 距離(52m短縮: 75m→23m) 時間(約1分短縮) ■歩行者の移動時間短縮(駅広西側から) 距離(24m短縮: 76m→52m) 時間(約0.5分短縮) ■バスから鉄道への転換による時間短縮 時間(約3.2分短縮) <p><事業目的との関連></p> <p>鉄道とバスとの乗継時間短縮や、歩行者の鉄道ホームへの移動時間短縮の効果が、フィーダーバスの利便性向上や、駅周辺住民や観光客の移動に係る利便性向上につながった。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モータリゼーションの進展や景気の低迷等により、鉄軌道全体の輸送人員が減少傾向にある中、富山ライトレールを含む富山県内の地方鉄道の輸送人員はその影響が少なく、ほぼ現状維持を続けている。 ・ライトレール沿線の地価の下げ幅が小さくなり、沿線の新築着工件数も堅調な伸びを示している。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩瀬浜駅は、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おり、先進事例として他の駅のモデルともなりうることから、改善措置の必要性は認められない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択時評価における需要予測を大きく上回っており、事業の効果は発現しているといえる。また、上記の通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>(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"> ・費用対便益の算出については、貨幣換算がしやすい建設費、利用者便益のみで行っているが、今後は自然環境への影響やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価する手法の確立を検討すべきである。 	対応なし	富山ライトレール(株) (経営企画部経営企画課長 片山 尚之)

【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)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
下井草駅 総合改善事業 (下井草駅整備 株)	5年以内	9.8	<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) : 9.8億円 実績値 : 9.8億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 3年 実績値 : 2年10ヶ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時) : 平成23年度 24,098人/日 実績値 : 平成22年度 23,516人/日</p> <p>○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況</p> <p>1) 事業効率 費用対便益 [平成23年度価格] 計算期間 : 30年 (50年) 費用 12 億円 (13 億円) (新規採択時 9.0億円 (9.0億円)) 便益 53 億円 (66 億円) (新規採択時 78 億円 (97 億円)) 費用便益比B/C 4.3 (5.0) (新規採択時 8.7 (10.8))</p> <p>2) 事業による効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北口の 신설により、北側からの駅利用者のボトルネック踏切通行が解消され、また、移動距離・移動時間が短縮された。 ・駅改良により、エレベーター・エスカレーター・多機能トイレ等が整備され、利便性が向上した。 ・自由通路の整備により、踏切を通行しない南北の往来が可能となり、利便性が向上した。 ・南口駅前広場の整備により、バスが道路に停車していたことによる渋滞が解消された。 ・北側からの駅利用者が踏切を通行しなくなったため混雑が解消され、踏切横断時の安全性が向上した。 <p>(社会経済情勢の変化) 下井草駅周辺の人口は、平成16年以降増加している。東京都の将来人口予測によると、都区部は平成27年をピークに減少に転ずるとしているが、下井草駅周辺には未開発の土地が若干残っており、事業効果に大きく影響するような変動は無いと予想される。</p> <p>(改善措置の必要性) 鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という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) 費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</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) バリアフリー施設整備については、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、費用便益分析ではマイナスにしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	下井草駅整備 (株) (取締役事業部長 陰山 健司)

<p>三日市町駅総合改善事業 (三日市町駅整備株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.7</p> <p>○評価の基礎要因の変化と要因 事業費 想定値(新規採択時): 11億円 実績値 : 8.7億円 工期 想定値(新規採択時): 2年0ヶ月 実績値 : 2年0ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時): 平成15年度 21,125人/日 実績値: 平成22年度 18,028人/日</p> <p>○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23年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 11億円(11億円) (新規採択時 11億円(11億円)) 便益 30億円(37億円) (新規採択時 24億円(29億円)) 費用便益比B/C 2.8(3.4) (新規採択時 2.3(2.8)) 2) 事業による効果・影響 ・駅施設の利便性向上 2階改札の移設、コンコースの拡幅、ラッチ内エレベータ及びエスカレータの設置、上りホーム前面1階改札の設置、トイレの設置により、当初計画どおり各施設の利便性が向上した。 ・駅周辺施設へのアクセス向上 本事業は「三日市町駅前西地区第2種市街地再開発事業」等の関連事業と同時施行したことによる相乗効果を発揮して、当初計画どおり鉄道駅から新たに整備された都市施設(西側バスターミナル、再開発ビル、駐輪場)へのアクセスを向上させ、各施設の利便性を高めた。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 新規採択時では、平成15年度の乗降者数が一定で推移すると想定していたが、平成22年では減少していた。これは、長引く不況と昨今の経済状況の変化や、生産年齢人口の減少等が原因であると考えられる。なお、当駅圏は大阪都心のベッドタウンとしての住宅立地が中心であり、事業実施前後の駅利用者は定期利用者が減少し、定期外利用者は微減である。また、時間評価値が、労働環境の変化により、平成15年度は41.6(円/分)だったのに対し、平成22年度は39.2(円/分)となっていることも変化のひとつである。</p> <p>(改善措置の必要性) 駅の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) 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、事業効果が発現されていると判断される。なお、乗降人員減などによる便益の減少が懸念されるが、今回計算した費用便益分析結果が十分な値を示していることから、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) 特にないと考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>三日市町駅整備株 (取締役 愛甲 邦博)</p>
-----------------------------------	-------------	---	-------------	---------------------------------

事後評価の結果

【乗継円滑化事業】

事業主体 [富山ライトレール㈱]

○事業概要					
事業名	岩瀬浜駅乗継円滑化事業	整備区間	岩瀬浜駅		
供用年度	平成 17 年度	総事業費	0.19 億円		
○事業の目的・必要性					
<p>旧 J R 富山港線沿線では、自動車交通からの転換による環境負荷の軽減や少子高齢化社会に対応するため、周辺のまちづくりに併せて L R T が導入された。</p> <p>高い速達性や定時性といった L R T の持つ特性を広範囲に発揮させるため、終端駅である岩瀬浜駅では、駅と周辺を結ぶフィーダーバスが合わせて導入されることとなった。このため、駅前広場整備と一体的な駅の改良を行い、L R T とバスとの乗継利便性の向上を図った。</p>					
○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	0.2 億円	0.19 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ものであり、実績では工事価格の低減がはかられた。		
工期	2ヶ月	2ヶ月	平成 18 年 4 月の富山ライトレール開業に合わせるため、工事は計画通り完成した。		
輸送人員	開業時（平成 18 年度） 岩瀬浜駅利用者数 446 人／日	開業時（平成 18 年度） 岩瀬浜駅利用者数 928 人／日（実測値） 開業 5 年目（平成 22 年度） 岩瀬浜駅利用者数 696 人／日（実測値）	新規事業採択時評価における需要予測は、通勤・通学等近隣住民の利用増のみ考慮していたが、富山ライトレール乗車目的等観光目的の利用者が多かったことから、予想を大きく上回る利用者数となった。		
○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 23 年度価格：現在価値化基準年度：平成 23 年] 計画期間：30 年（50 年）					
費用	0.2 億円（0.2 億円）	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	1.6 億円（2.0 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）			
費用便益比 B/C	6.66 (8.23)	純現在価値 NPV	1.4 億円 (1.7 億円)	経済的内部収益率 EIRR	41.31% (41.31%)
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"> ■鉄道とバスとの乗継時間短縮 距離（54m短縮：58m→4m） 時間（約 1 分短縮） ■歩行者の移動時間短縮（駅広北側から） 距離（52m短縮：75m→23m） 時間（約 1 分短縮） ■歩行者の移動時間短縮（駅広西側から） 距離（24m短縮：76m→52m） 時間（約 0.5 分短縮） ■バスから鉄道への転換による時間短縮 時間（約 3.2 分短縮） 			<p><事業目的との関連></p> <p>鉄道とバスとの乗継時間短縮や、歩行者の鉄道ホームへの移動時間短縮の効果が、フィーダーバスの利便性向上や、駅周辺住民や観光客の移動に係る利便性向上につながった。</p>	

社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 富山ライトレールとバスとの乗り換えのシームレス化と、岩瀬駅前広場の整備により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、バス利用者、歩行者の安全性・快適性が向上した。特に高齢者は、富山ライトレール開業後、利用者数が増加した状態が継続しており、また、年代別の構成比でもライトレール開業前に比べ割合が高くなっている。
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 岩瀬浜駅周辺施設の利用状況について、富山ライトレール開業前後で比較してみると、岩瀬カナル会館、森家とも、富山ライトレール開業後に大きく増加している。 このことは、岩瀬浜駅及び駅前広場改修に伴い、岩瀬浜駅の利便性が向上したことによるものと考えられ、岩瀬地区への観光客の増加、地域経済の向上に大きく寄与した。 ただし、岩瀬商店街への寄与はみられず、商業的には岩瀬浜駅近隣の一部の施設への寄与にとどまっている。
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 岩瀬浜駅駅勢圏（半径 500m以内）人口の推移をみると、過去 10 年間減少が続いているものの、富山ライトレール開業以降では、減少数がやや小幅に推移している。 また、人口の対前年度比をみても、岩瀬浜駅駅勢圏、岩瀬校区とも富山ライトレール開業以降人口の減少率がやや持ち直している。変動幅は沿線 5 校区に比べ大きいことから、乗継円滑化事業に加え、富山港線の L R T 化、岩瀬浜駅前広場整備等の効果が他駅より顕著に表れているといえる。

その他

○社会経済情勢の変化

- モータリゼーションの進展や景気の低迷等により、鉄軌道全体の輸送人員が減少傾向にある中、富山ライトレールを含む富山県内の地方鉄道の輸送人員はその影響が少なく、ほぼ現状維持を続けている。
- ライトレール沿線の地価の下げ幅が小さくなり、沿線の新築着工件数も堅調な伸びを示している。

○改善措置の必要性

- 岩瀬浜駅は、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おり、先進事例として他の駅のモデルともなりうることから、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を大きく上回っており、事業の効果は発現しているといえる。また、上記の通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

- 費用対便益の算出については、貨幣換算がしやすい建設費、利用者便益のみで行っているが、今後は自然環境への影響やバリアフリー等、事業に伴う様々な効果を評価する手法の確立を検討すべきである。

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [下井草駅整備株式会社]

○事業概要					
事業名	下井草駅総合改善事業	整備区間	西武鉄道新宿線 下井草駅		
供用年度	平成 18 年度（建設期間：平成 16～18 年度）	総事業費	9.8 億円		
○事業の目的・必要性					
<p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>下井草駅は、バリアフリー施設が整備されておらず、また、駅の改札口が南側にしかないことから、北側の住民は鉄道を利用する際に迂回を余儀なくされていた。さらに、駅に隣接する踏切のピーク時遮断時間が 40 分を超え、南北の往來の障害になっていた。</p> <p>＜達成すべき目標＞</p> <p>バリアフリー施設整備、北口開設、自由通路整備による駅利用者の安全性・利便性の向上</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 					
○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	9.8 億円	9.76 億円	設計を行い精査したことによる		
工期	3 年	2 年 10 ヶ月	仮設方法の見直しによる		
輸送人員	24,098 人/日（開業時） 24,098 人/日（開業 5 年目）	22,894 人/日（開業時） 23,516 人/日（開業 5 年目）			
○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 23 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
費用	12.39 億円 (13.10 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
便益	53.38 億円 (65.97 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動抵抗低減、移動時間短縮			
費用便益比 B/C	4.31 (5.03)	純現在価値 NPV	40.99 億円 (52.87 億円)	経済的内部収益率 EIRR	25.54% (25.56%)
<p>上記分析の基礎とした需要予測 平成 23 年度以降は、乗降人員が平成 22 年度値で推移すると予測。23,516 人/日（平成 22 年度実績値）</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"> ・北口の新設により、北側からの駅利用者のボトルネック踏切通行が解消され、また、移動距離・移動時間が短縮された。 ・駅改良により、エレベーター・エスカレーター・多機能トイレ等が整備され、利便性が向上した。 				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・自由通路の整備により、踏切を通行しない南北の往來が可能となり、利便性が向上した。 ・南口駅前広場の整備により、バスが道路上に停車していたことによる渋滞が解消された。 ・北側からの駅利用者が踏切を通行しなくなったため混雑が解消され、踏切横断時の安全性が向上した。 				

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [三日市町駅整備株式会社]

○事業概要																							
事業名	三日市町駅総合改善事業	整備区間	南海高野線 三日市町駅																				
供用年度	平成 18 年度（建設期間：平成 17～18 年度）	総事業費	8.7 億円																				
○事業の目的・必要性																							
<p><解決すべき課題・背景></p> <p>三日市町駅前には木造密集市街地で道路は狭隘なため、公共交通機関の乗り入れは困難な状況にあった。また、駅の東西を結ぶ踏切は幅員 3.8m しかなく歩行者の安全性が確保されていなかった。</p> <p>都市側では密集市街地の安全性の確保等を目的として、市街地再開発事業により駅前広場や再開発ビル等の整備を実施した。これらの事業効果を発現するとともに、鉄道利用者等の安全性・利便性の向上を図るために、自由通路と併せた鉄道駅の改良を実施した。</p>																							
○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	11.2 億円	8.7 億円	事業費は、夜間作業の昼間作業への振り替え等、工事計画の見直しにより、当初計画に比べ 2 億 4600 万円のコスト縮減を図った。																				
工期	2 年 0 ヶ月	2 年 0 ヶ月																					
輸送人員	21,125 人/日（平成 15 年度）	18,028 人/日（平成 22 年度）																					
○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 23 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">費用</td> <td style="width: 15%;">10.9 億円 (10.9 億円)</td> <td colspan="4">貨幣換算した主要な費用：建設費、保守費</td> </tr> <tr> <td>便 益</td> <td>29.9 億円 (36.9 億円)</td> <td colspan="4">貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮・移動抵抗低減便益</td> </tr> <tr> <td>費用便益比 B/C</td> <td>2.76 (3.40)</td> <td>純現在価値 NPV</td> <td>19.0 億円 (26.0 億円)</td> <td>経済的内部収益率 EIRR</td> <td>14.52% (14.74%)</td> </tr> </table> <p>■採算性</p> <p>当事業は、あくまで駅利用者の利便性・安全性の向上を目的とするものであるため、工事の実施により利用者の増加が期待できるものではない。したがって、当事業について採算性は検討しない。</p> <p>上記分析の基礎とした需要予測 平成 22 年以降は、乗降人員が平成 22 年値で推移すると予測。 三日市町駅の乗降人員：18,028 人/日（平成 22 年実績値）</p>						費用	10.9 億円 (10.9 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、保守費				便 益	29.9 億円 (36.9 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮・移動抵抗低減便益				費用便益比 B/C	2.76 (3.40)	純現在価値 NPV	19.0 億円 (26.0 億円)	経済的内部収益率 EIRR	14.52% (14.74%)
費用	10.9 億円 (10.9 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、保守費																					
便 益	29.9 億円 (36.9 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮・移動抵抗低減便益																					
費用便益比 B/C	2.76 (3.40)	純現在価値 NPV	19.0 億円 (26.0 億円)	経済的内部収益率 EIRR	14.52% (14.74%)																		
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	<p>○駅施設の利便性向上</p> <p>2 階改札の移設、コンコースの拡幅、ラッチ内エレベータ及びエスカレータの設置、上りホーム前面 1 階改札の設置、トイレの設置により、当初計画どおり各駅施設の利便性が向上した。</p>																						
社会全体への効果・影響	<p>○駅周辺施設へのアクセス向上</p> <p>本事業は「三日市町駅前西地区第 2 種市街地再開発事業」等の関連事業と同時施行したことによる相乗効果を発揮して、当初計画どおりに鉄道駅から新たに整備された都市施設（西側バスターミナル、再開発ビル、駐輪場）へのアクセスを向上させ、各施設の利便性を高めた。</p>																						
その他																							

○社会経済情勢の変化

新規採択時では、平成 15 年度の乗降者数が一定で推移すると想定していたが、平成 22 年度では減少していた。これは、長引く不況と昨今の経済状況の変化や、生産年齢人口の減少等が原因であると考えられる。なお、当駅勢圏は大阪都心のベッドタウンとしての住宅立地が中心であり、事業実施前後の駅利用者は定期利用者が減少し、定期外利用者は微減である。また、時間評価値が、労働環境の変化により、平成 15 年度は 41.6 (円/分) だったのに対し、平成 22 年度は 39.2 (円/分) となっていることも変化のひとつである。

○改善措置の必要性

駅の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。

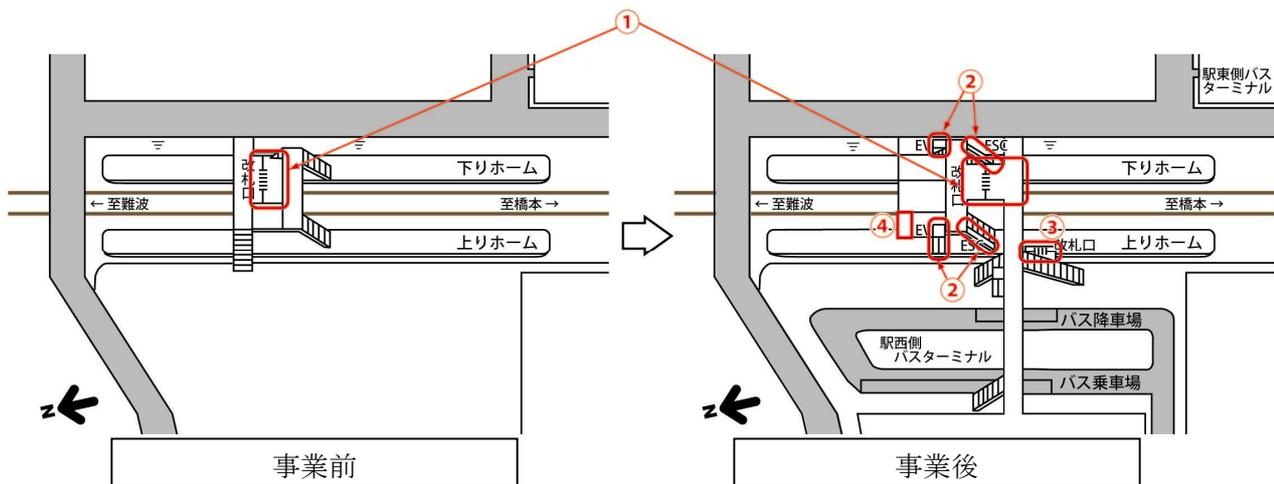
○今後の事後評価の必要性

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、事業効果が発現されていると判断される。なお、乗降人員減などによる便益の減少が懸念されるが、今回計算した費用便益分析結果が十分な値を示していることから、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

特にないと考える。

○概要図（位置図）



- ①2 階改札の移設とコンコースの拡幅（自由通路と一体整備）
- ②ラッチ内エレベータ及びエスカレータの設置
- ③上りホーム前面 1 階改札の設置
- ④多機能トイレの設置

注) 自由通路及び駅前バスターミナルは他事業による整備である。

○備考

参考文献 : 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005
データ出典 : 南海電気鉄道株式会社
評価実施時期 : 平成 23 年 11 月

() は 50 年で計算