

平成26年3月28日
国土交通省鉄道局

平成26年度予算に係る鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

国土交通省では、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26年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果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 | 二井（内線40402） 直通03-5253-8534 |
| 鉄道事業課 | 課長補佐 | 渡真利（内線40503） 直通03-5253-8538 |
| 施設課 | 課長補佐 | 森（内線40802） 直通03-5253-8553 |
| 総務課企画室 | 課長補佐 | 平石（内線40172） 直通03-5253-8523 |

平成26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 | 37 |
| 合計 | 37 |

平成26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 うち見直し継続 | 中止 | 評価 手続中 | |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | | 1 | | | 2 | 3 | 2 | | 1 | |
| 合計 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 0 | 1 | 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26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

【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(耐震対策)))

| 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 (耐震対策) 烏丸線、東西線 京都市交通局 | 0.82 | 駅舎等の耐震対策 | <利用者への効果・影響> ・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 ・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 谷町線、千日前線、堺筋線 大阪市交通局 | 28 | 駅部柱、高架橋柱等の耐震対策 | <利用者への効果・影響> ・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 ・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 空港・箱崎線 福岡市交通局 | 15 | トンネル、高架橋等の耐震対策 | <利用者への効果・影響> ・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 ・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |

(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:列車遅延・輸送障害対策)))

| 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 | | |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策) 千代田線 北綾瀬駅 東京地下鉄株式会社 | 16 | 45 | 15 | 2.9 | ・周辺開発の進展にも対応できるようになり、地域経済・地域社会に大きく寄与する。 ・ラッシュ時の駆け込み乗車の減少により、接触事故のリスクが低減し、駅構内の安全性向上に寄与する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |

(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:バリアフリー化)))

| 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:バリアフリー化) 南北線 勾当台公園駅、長町一丁目駅、泉中央駅 仙台市交通局 | 2.4 | エスカレーター | <利用者への効果・影響> ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 東京都交通局 | 70 | 転落防止柵 | <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 浅草線 人形町駅、三田駅 東京都交通局 | 9.0 | エレベーター | <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |

| 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:バリアフリー化) 丸ノ内線 銀座駅、茗荷谷駅 東京地下鉄株式会社 | 5.2 | エレベーター、多機能トイレ | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 東京地下鉄株式会社 | 100 | 転落防止柵 | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 茅場町駅、日比谷駅、六本木駅 東京地下鉄株式会社 | 26 | エレベーター、エスカレーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 代々木公園駅、北綾瀬駅、日比谷駅 東京地下鉄株式会社 | 20 | エレベーター、エスカレーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 地下鉄赤塚駅、護国寺駅、辰巳駅 東京地下鉄株式会社 | 18 | エレベーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 清澄白河駅 東京地下鉄株式会社 | 13 | エレベーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 北大路駅、今出川駅 京都市交通局 | 1.7 | 多機能トイレ等 | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 新大阪駅 大阪市交通局 | 1.0 | エスカレーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 谷町線 東梅田駅 大阪市交通局 | 1.2 | エスカレーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 四つ橋線 北加賀屋駅 大阪市交通局 | 3.0 | エレベーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 桜川駅 大阪市交通局 | 1.3 | エレベーター | <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) |

| 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:バリアフリー化) 堺筋線 天神橋筋六丁目駅 大阪市交通局 | 2.6 | エレベーター | <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 西神中央駅、西神南駅、伊川谷駅、学園都市駅、総合運動公園駅 神戸市交通局 | 1.5 | 電光式旅客案内表示装置 | <利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 空港・箱崎線、七隈線 福岡市交通局 | 0.71 | 電光式旅客案内表示装置 | <利用者への効果・影響> ・移動経路のわかりやすさが向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 空港・箱崎線 貝塚駅 福岡市交通局 | 0.52 | 多機能トイレ | <利用者への効果・影響> ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |

(幹線鉄道等活性化事業)

| 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 | | | |
| ひたちなか市公共交通活性化連携計画事業 ひたちなか市公共交通活性化協議会 | 0.30 | 0.70 | 移動時間短縮、路線利用者増加 | 0.29 | 2.4 | ・本事業は、ひたちなか市を中心とした地域の協議会における合意形成を経て実施されるものであり、地域のニーズに適切に対応した取組みにより、当該路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。 | 鉄道局 鉄道事業課 (高原 修司) |

(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 | | | |
| 深草駅総合改善事業 (京阪本線) 中之島高速鉄道(株) | 13 | 23 | 【内訳】 移動時間低減便益: 23億円 維持管理費: ▲0.4億円 【根拠】 深草駅乗降人員(開業年度): 13,796人/日 | 12 | 1.9 | ・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 ・プラットフォーム等の拡幅による安全性の向上 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |
| 阪急・京福西院駅総合改善事業(阪急京都線、京福嵐山本線) 西院駅周辺地域整備協議会(仮称) | 25 | 63 | 【内訳】 移動時間低減便益: 63億円 維持管理費: ▲0.3億円 【根拠】 西院駅乗降人員(開業年度) 阪急西院駅: 41,614人/日 京福西院駅: 5,500人/日 | 22 | 2.9 | ・エレベーターの設置による駅構内のバリアフリー化 ・生活支援施設(保育施設)の整備による待機児童の減少 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎) |

(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 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社 | 0.30 | 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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二) |
| 釧網線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社 | 0.37 | 落石止柵、土留擁壁新設 | ・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落石や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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二) |

| 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) |
|------------------------------------|--------------|----------------|--|---------------------------|
| 留萌線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社 | 1.2 | 落石止柵、雪崩止柵新設 | ・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、雪崩の危険性が高く、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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 日高線 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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 土讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会 社 | 1.0 | 吹付のり砕工、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斜面崩壊、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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 予讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会 社 | 0.29 | 吹付のり砕工新設 | ・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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 牟岐線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会 社 | 0.04 | 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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 予土線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会 社 | 0.03 | 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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 久大線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会 社 | 0.11 | 法面工、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斜面崩壊、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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 肥薩線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会 社 | 1.1 | 落石止柵、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落石、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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 日豊線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会 社 | 0.03 | 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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |
| 指宿枕崎線 鉄道防災 事業 九州旅客鉄道株式会 社 | 0.42 | 法面工、土留擁壁新設 | ・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 | 本省鉄道局 施設課 (課長 江口秀二) |

新規事業採択時評価 総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業者名 [東京地下鉄株式会社]

| ○事業内容 | | | | |
|----------------|--|---|---|--------------------|
| 概要 | 事業名 | 千代田線北綾瀬駅改良事業 | 整備区間 | 千代田線北綾瀬駅 |
| | 供用年度 | 平成 30 年度 (建設期間：平成 26 年度～30 年度) | 総事業費 | 16 億円 (平成 25 年度価格) |
| 目的 | <p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>・北綾瀬駅周辺は人口・世帯数とも増加傾向にあることから、今後も北綾瀬駅の利用者は増加していくものと予想される。</p> <p>朝ラッシュ時における区間列車(千代田線北綾瀬～綾瀬駅間)から本線列車(千代田線綾瀬～代々木上原駅間)への乗換時に、本線列車の松戸方車両に乗換旅客が集中することにより、綾瀬駅にて列車出発遅延が発生している。</p> <p>綾瀬駅における本線列車から区間列車への乗換については階段を介さなければならず、乗換抵抗が大きい。</p> <p>本事業は、北綾瀬駅構内の改良により、「綾瀬駅における列車遅延解消」、「綾瀬駅における乗換利便性向上」を行う事業である。</p> | | | |
| | <p>《事業目的(ミッション)》</p> <p>・北綾瀬駅を 10 両編成対応ホームに改良し、区間列車に加え、本線との直通運転も実施することにより、綾瀬駅における列車遅延解消、綾瀬駅における乗換利便性向上を目指す。</p> | <p>《関連する政策目標》</p> <p>・運輸政策審議会答申第 18 号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図るとある。本事業は、北綾瀬駅構内の改良による直通運転の実施により、綾瀬駅における列車遅延解消、綾瀬駅における乗換利便性向上を行うことで、東京中心部までの所要時間を短縮する。</p> | | |
| ○事業による効果・影響の評価 | | | | |
| 評価項目 | | 評価結果 | | |
| ■利用者への効果・影響 | | <p>■綾瀬駅列車遅延解消 ピーク時一人当たり平均時間短縮 現況ケース：1.8 秒</p> <p>■綾瀬駅乗換時間短縮 ピーク時一人当たり平均時間短縮 現況ケース：60 秒</p> <p>■綾瀬駅乗換回数低減 一回当たり平均時間短縮 10 分相当</p> | <p>〈事業目的との関係〉 当駅及び当路線は、利用者数も多いことから、大きな改善が期待できる。</p> | |
| ■社会全体への効果・影響 | 住民生活 | ■北綾瀬駅利用者のラッシュ時における移動の利便性が向上する。 | <p>〈事業目的との関係〉 当駅は、利用者数が多いことから、事業実施により大きな改善が期待できる。</p> | |
| | 地域経済 | ■北綾瀬駅改良により、周辺活性化のボトルネックがなくなる。 | <p>〈事業目的との関係〉 事業実施により、周辺開発の進展にも対応できるようになり、地域経済に大きく寄与する。</p> | |
| | 地域社会 | ■北綾瀬駅改良により、周辺の人口増のボトルネックがなくなる。 | <p>〈事業目的との関係〉 事業実施により、周辺開発の進展にも対応できるようになり、地域社会に大きく寄与する。</p> | |
| | 安全 | ■ラッシュ時の駅構内の駆け込み乗車を減少することにより、接触事故のリスクが低減する。 | <p>〈事業目的との関係〉 事業実施により、ラッシュ時における駅構内の安全性向上に寄与する。</p> | |

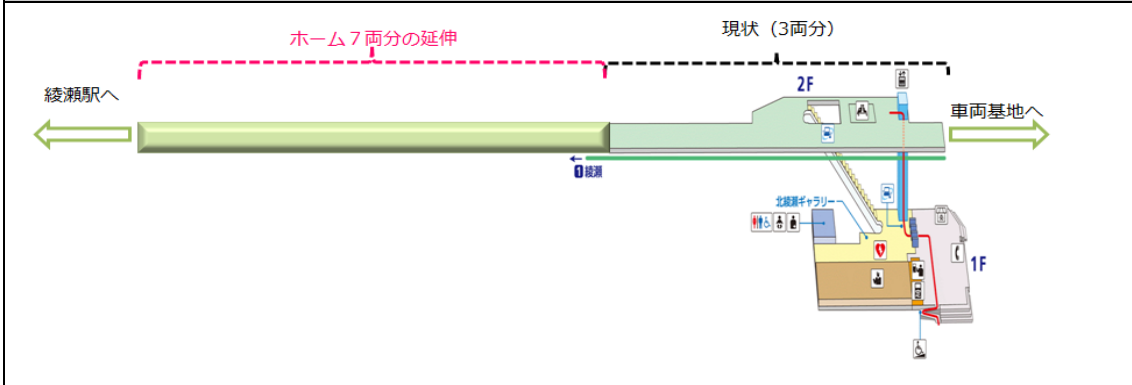
| ○費用便益分析 | | | | | | | |
|---------------|----------------|--------------|-------|--------------------|-------|------------------|-------|
| ※計算期間： 30年 | 費用 | 15億円 | | 貨幣換算した主要な費用：事業費 | | | |
| | 便益 | 45億円 | | 貨幣換算した主要な便益：遅延時間短縮 | | | |
| ※現況ケース | 指標 | 費用便益比 B/C | 2.9 | 純現在価値 NPV | 30億円 | 経済的内部収益率 EIRR | 14.1% |
| | 感度 分析 結果 | 総便益+10% | | 総費用+10% | | 建設期間+10% | |
| | | B/C | 3.2 | B/C | 2.7 | B/C | 2.9 |
| | | NPV | 34億円 | NPV | 28億円 | NPV | 29億円 |
| EIRR | | 15.3% | EIRR | 13.0% | EIRR | 13.6% | |
| 総便益-10% | | 総費用-10% | | 建設期間-10% | | | |
| B/C | 2.6 | B/C | 3.3 | B/C | 3.0 | | |
| NPV | 25億円 | NPV | 31億円 | NPV | 30億円 | | |
| EIRR | 12.9% | EIRR | 15.4% | EIRR | 14.5% | | |

○事業の実施環境の評価

| | |
|--------|---|
| 事業の実行性 | <ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 関係自治体と協議を行っている。 ■用地の確保 既存鉄道用地内での改良事業であり、新たに用地を確保する必要はない。 |
| 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号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図るとある。本事業は、北綾瀬駅構内の改良による直通運転の実施により、綾瀬駅における列車遅延解消、綾瀬駅における乗換利便性向上を行うことで、東京中心部までの所要時間を短縮する。 |

(その他) -

○概要図(位置図)



○評価結果のまとめ

事業による効果・影響の評価としては、綾瀬駅における列車遅延解消、綾瀬駅における乗換利便性向上を行うことで、千代田線利用者の東京中心部までの所要時間を短縮する効果が期待される。費用便益分析についても十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。

○備考

※評価実施年度：平成25年度

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業】

(ひたちなか市公共交通活性化協議会)

| ○事業内容 | | | | |
|-----------------|--|--|---|--------|
| 概要 | 事業名 | ひたちなか市公共交通活性化連携計画事業 | 整備区間 | 高田の鉄橋駅 |
| | 供用年度 | 平成 26 年度 (建設期間：平成 26 年 6 月～10 月) | 総事業費 | 30 百万円 |
| 目的 | <p>≪当該事業の背景, 必要性≫</p> <p>今回新駅の設置を予定している場所は、沿線に住宅地が位置しているにもかかわらず、駅間が離れているため、近隣の住民は最寄りの駅から遠い状況にあり、鉄道が利用しにくい状況にある。そのため、同地域にある高齢化の進む団地から、新駅の設置の要望書が提出されている。</p> <p>今後、沿線人口が減少し日常的な利用者が減少することが見込まれるため、団地などの近くに新駅を設置し利便性を向上させるとともに、周辺地域のまちづくりを合わせて進めることで、利用者の底上げを図る。</p> <p>また、新駅設置場所は区画整理の北部に位置し、沿線では数少ない人口の増加している地域であることから、将来的な利用者の確保も期待できる。</p> | | | |
| | <p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中根駅と那珂湊駅間の住宅地と当該土地中心部とを結ぶ公共交通機関を整備する。 ・高田の鉄橋駅新設により、地域利便性の向上と新たな利用者を開拓することにより、当該路線の経営安定化を通じて地域交通の持続的な確保を図る。 | <p>≪関連する政策目標≫</p> <p>ひたちなか海浜鉄道は市及び茨城交通が出資する第三セクターの鉄道である。</p> <p>ひたちなか市総合計画後期基本計画において、新駅設置を視野に入れた「公共交通機関の充実」が掲げられている。</p> | | |
| ・ 事業による効果・影響の評価 | | | | |
| 評価項目 | | 評価結果 | | |
| ■利用者への効果・影響 | | <p>■駅へのアクセス向上</p> <p>新駅の半径 600m 圏内の 5 地区のポイントから測距した平均値で算出</p> <p>・那珂湊駅までの距離→高田の鉄橋駅までの距離</p> <p>607m 短縮 (1,146m→539m)</p> | <p><事業目的との関係></p> <p>沿線の団地や住宅地から駅までのアクセスが改善され、当該路線沿線の住宅地と、市中心部とを結ぶ公共交通機関を整備するという目標が達成される。</p> | |
| ■供給者への効果・影響 | | <p>■利用者の増加に伴う収入増</p> <p>高田の鉄橋駅の年間利用者数</p> <p>14,600 人</p> <p>営業収益増分－費用等額</p> <p>1.29 百万円/年</p> | <p><事業目的との関係></p> <p>当該路線の利用者が増加することにより、日常利用者の減少に歯止めがかかり、経営安定化に貢献する。</p> | |

| ○費用便益分析 | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|-----|--------------|--------------------------------|------------------|-------|-----|-----|-----------|-----------|
| 平成 26 年 度価格 ※計算期間 50 年 | 費用 | 28.85 百万円 | | | 貨幣換算した主な費用： 総事業費 | | | | | | |
| | 便益 | 70.40 百万円 | | | 貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮，路線利用者増加 | | | | | | |
| | 指標 | B/C | 2.4 | 純現在価値 NPV | 41.56 百万円 | 経済的内部収益率 EIRR | 6.39% | | | | |
| | 感度 分析 | 総需要+10% | | | 総費用+10% | | | | | | |
| | | B/C | 2.7 | NPV | 48.60 百万円 | EIRR | 7.37% | B/C | 2.2 | NPV | 38.67 百万円 |
| 感度 分析 | 総需要-10% | | | 総費用-10% | | | | | | | |
| | B/C | 2.2 | NPV | 34.52 百万円 | EIRR | 5.39% | B/C | 2.7 | NPV | 44.44 百万円 | EIRR |
| 平成 26 年 度価格 ※計算期間 30 年 | 費用 | 28.85 百万円 | | | 貨幣換算した主な費用： 総事業費 | | | | | | |
| | 便益 | 54.13 百万円 | | | 貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮，路線利用者増加 | | | | | | |
| | 指標 | B/C | 1.9 | 純現在価値 NPV | 25.29 百万円 | 経済的内部収益率 EIRR | 5.78% | | | | |
| | 感度 分析 | 総需要+10% | | | 総費用+10% | | | | | | |
| | | B/C | 2.1 | NPV | 30.70 百万円 | EIRR | 6.87% | B/C | 1.7 | NPV | 22.40 百万円 |
| 感度 分析 | 総需要-10% | | | 総費用-10% | | | | | | | |
| | B/C | 1.7 | NPV | 19.87 百万円 | EIRR | 4.66% | B/C | 2.1 | NPV | 28.17 百万円 | EIRR |
| 上記分析の基礎とした需要予測 高田の鉄橋駅利用者数 14,600 人/年 | | | | | | | | | | | |
| ○事業実施環境の評価 | | | | | | | | | | | |
| 事業の実効性 | ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・国，県，市，事業者間の十分な協議を行っている。 ・湊鉄道対策協議会において，関係団体等との協議が十分に行われており，湊線第二期基本計画に記載され合意を得ている。 | | | | | | | | | | |
| 事業の成立性 | ■上位計画との関連 ひたちなか市総合計画後期基本計画において，「公共交通機関の充実」が掲げられており，新駅設置について検討する旨が記載されている。 | | | | | | | | | | |

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○評価結果まとめ

事業の実施により、高齢化の進む団地において、定時性に優れる公共交通機関である鉄道路線が利用しやすくなることで、公共交通への利用促進が図れるほか、ひたちなか海浜鉄道の日常利用者の減少に歯止めをかけられることが期待できる。

また、費用便益分析についても十分な水準であり、実施環境が整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。

○備考

※評価実施年度：平成 25 年度

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [中之島高速鉄道株式会社]

| ○事業内容 | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|---|--------------------|------------------------------------|-----------------|
| 概要 | 事業名 | 深草駅総合改善事業 | | | | | |
| | 供用年度 | H28年度 (建設期間: H26~27年度) | | 総事業費 | 13.5億円 (H25年度価格) | | |
| 目的 | ≪当該事業の背景、必要性≫ ・深草駅周辺には「龍谷大学 深草キャンパス」が立地しており、通学旅客の集中時間帯には混雑が発生しやすい。それに対して駅構造についてみると、プラットホーム(島式2面:上下各1面)や通路の幅員が狭隘であること、ホーム端部1箇所のみ階段が存在する等、混雑に対応した構造であるとは言い難い。 ・龍谷大学ではH27年度に「瀬田キャンパス」(滋賀県大津市)からの一部学部移転を予定しており、深草駅利用者は3500人程度増える事が予想される。現状の駅構造のまま通学需要が増加すれば、混雑悪化により利用者の利便性・安全性に多大な悪影響が出ると考えられる。 ・また、深草駅は、橋上駅であるがエレベーターが未整備であり、バリアフリー化について未対応となっている。 ・以上の問題に対応するため、本事業では上下ホーム・階段幅員等の拡幅、階段の増設、多機能トイレの設置、バリアフリー化等駅構造の改良を実施し、利用者の利便性向上を図る。 | | | | | | |
| | ≪事業目的(ミッション)≫ i) 上下ホーム・階段幅員等の拡幅、階段の増設等により混雑を緩和し、移動速度低下の解消や安全性の向上を達成する。 ii) エレベーターの設置によるバリアフリー経路を確保する。 | | | ≪関連する政策目標≫ ○国土交通省政策評価基本計画 ・政策目標 都市・交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標 鉄道網を充実・活性化させる ○京都市における施策 ・「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想を策定し、バリアフリー化を推進 ・全体構想において平成32年度までにバリアフリー化整備を完了させる「重点整備地区」に深草駅を含む深草地区が選定されている(平成23年度)。また、平成25年度末には、同地区の「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定。 | | | |
| ○事業による効果・影響の評価 | | | | | | | |
| 評価項目 | | 評価結果 | | | | | |
| ■利用者への効果・影響 | ■混雑緩和 最大16(秒/本・人)の待ち時間が解消される。 | | ≪事業目的、政策目標との関係≫ 混雑緩和による速度低下の解消及び安全性の向上が期待できる。 | | | | |
| | ■駅舎のバリアフリー化 駅舎がバリアフリー化され、利便性が向上する。 | | ≪事業目的、政策目標との関係≫ エレベーターの設置によるバリアフリー経路の確保。 | | | | |
| ■社会全体への効果・影響 | 住民生活 | ■自由通路部分のバリアフリー化 自由通路部分のバリアフリー化により、利便性が向上し、駅東西の一体的なまちづくりに寄与する。 | | ≪事業目的、政策目標との関係≫ エレベーターの設置によるバリアフリー経路の確保。 | | | |
| ○費用便益分析 | | | | | | | |
| ※計算期間: 30年 (50年) | 費用 | 12.9億円(13.0億円) | | 貨幣換算した主要な費用: 建設費、更新費 | | | |
| | 便益 | 23.9億円(28.6億円) | | 貨幣換算した主要な便益: 移動時間短縮、混雑緩和 | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 1.9 (2.2) | 純現在価値 NPV | 11.0億円 (15.6億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 9.7% (10.1%) |
| | 感度分析結果 | 総需要+10% | | 総費用+10% | | 建設期間+1年 | |
| | | B/C 2.0 NPV 13.1億円 EIRR 10.7% | | B/C 1.7 NPV 9.8億円 EIRR 8.7% | | B/C 1.8 NPV 10.4億円 EIRR 9.3% | |
| 総需要-10% | | 総費用-10% | | 建設期間-1年 | | | |
| B/C 1.7 NPV 8.9億円 EIRR 8.7% | | B/C 2.1 NPV 12.2億円 EIRR 11.0% | | B/C 1.8 NPV 10.8億円 EIRR 10.1% | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 深草駅 開業年度 13,796人/日 | | | | | | | |

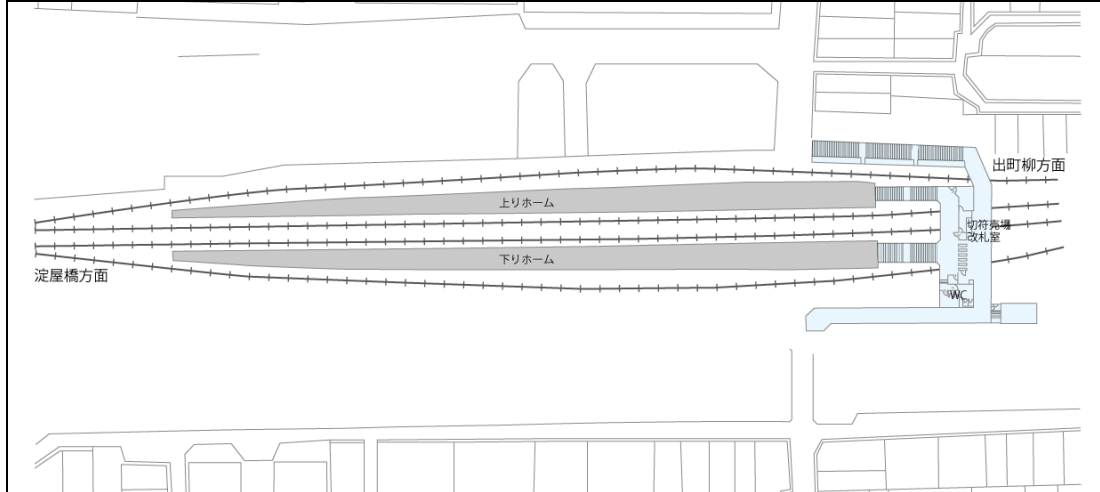
注: 表中の () 内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業の実施環境の評価

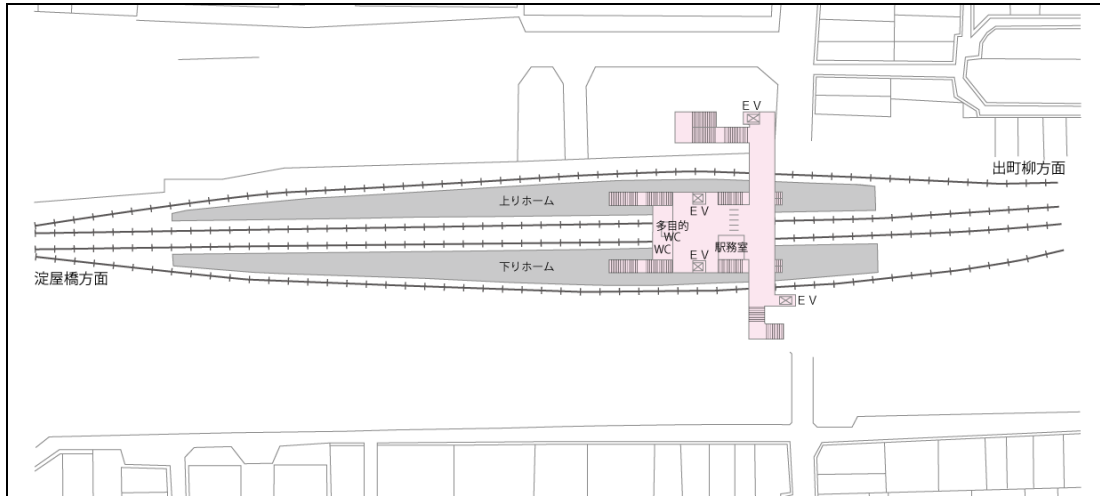
| | |
|--------|---|
| 事業の実行性 | ■関係主体の合意 京都府・京都市と共に改良計画について協議調整中。 ■用地の確保 駅周辺は事業者用地のため、新たな用地取得は不要である。 |
| 事業の成立性 | 本地区については、平成 25 年度末に「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定。 |

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

本事業の実施により、ホーム及び通路の混雑緩和や安全性の向上、多機能トイレの整備、バリアフリー化等多様な効果が期待できる。また、費用便益分析についても良好な結果が得られており、実効性等にも問題はみられないことから、本事業の実施は妥当であると判断できる。

○備考

※評価実施年度：H25 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 2012

東日本旅客鉄道株式会社「鉄道施設計画の手引き」

国土技術政策総合研究所資料：「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」

平成 24 年京都府毎月勤労統計調査

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業（連携計画）】 事業者名 [(仮称) 西院駅周辺地域整備協議会]

| ○事業内容 | | | |
|----------------|---|---|---|
| 概要 | 事業名 | 阪急・京福西院駅総合改善事業 | 整備区間 阪急京都線西院駅 京福嵐山本線西院駅 |
| | 供用年度 | 平成 32 年度 (建設期間：平成 26～32 年度) | 総事業費 25.3 億円 (平成 25 年度価格) |
| 目的 | <p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>阪急西院駅は相対式 2 面 2 線の地下駅であり、改札口はホーム西端の 1 か所しかなく、西大路通と四条通（いずれも主要地方道）が交差する西大路四条交差点南西角に位置している。一方、京福西院駅は相対式 2 面 2 線の地上駅（ホームのみ）であり、阪急西院駅ホーム東端付近の地上に位置している。</p> <p>阪急西院駅の改札口と京福西院駅ホームは約 200m離れた位置にあり、また、西大路四条交差点において西大路通を横断する必要があるため、両駅の乗り換えは不便な状態となっている。</p> <p>また、両駅はともにバリアフリー未対応となっており、その対応が急務となっている。</p> <p>さらに、京都市においては、待機児童の解消を目指しているが、京都市右京区には 33 名の待機児童がいる。（平成 25 年 4 月 1 日現在）</p> <p>本事業は、阪急・京福駅を一体的に改良することにより、両駅の乗継円滑化とバリアフリー化、駅の機能高度化（保育施設の導入等）を図ることを目的とする。</p> | | |
| | | <p>《事業目的（ミッション）》</p> <p>① 阪急・京福西院駅の乗継円滑化 (阪急西院駅東(北・南)改札口の新設、京福西院駅ホームの移設)</p> <p>② 阪急・京福西院駅のバリアフリー化 (エレベーター、多機能トイレの新設及びスロープの新設)</p> <p>③ 駅機能の高度化 (保育施設の導入)</p> | <p>《関連する政策目標》</p> <p>(1) 国土交通省政策評価基本計画</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：26 鉄道網を充実・活性化させる。 <p>(2) 地域計画等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「歩くまち・京都」総合交通戦略において、公共交通利便性向上施策に「鉄道駅間における乗継施設の整備・改善」、「バリアフリー化の推進」を位置づけ ・「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、重点整備地区のひとつに位置づけ ・平成 25 年度に西院地区「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定し、整備計画案を纏める予定 ・「京都市未来こどもプラン」において、待機児童の解消を今後の目標に設定 |
| ○事業による効果・影響の評価 | | | |
| 評価項目 | | 評価結果 | |
| ■利用者への効果・影響 | | <p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪急東(北・南)改札口新設・京福ホーム移設によりアクセス時間が短縮 ・バリアフリー化による移動円滑化 ・保育施設の導入により鉄道利用の利便性が向上 | <p>《事業目的・政策との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪急・京福の乗継円滑化が実現 ・阪急・京福のバリアフリー化が実現 ・駅利用者における生活利便性の向上が実現 ・公共交通利便性向上、待機児童解消に寄与 |
| ■社会全体への効果・影響 | 住民生活 | <p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪急東(北・南)改札口新設により駅東側からのアクセス(イグレス)性が向上 | <p>《事業目的・政策との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利便性向上に寄与 |
| | 地域社会 | <p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保育施設の導入により保育所入所児童数が増加 | <p>《事業目的・政策との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅機能の高度化が実現 ・待機児童解消に寄与 |

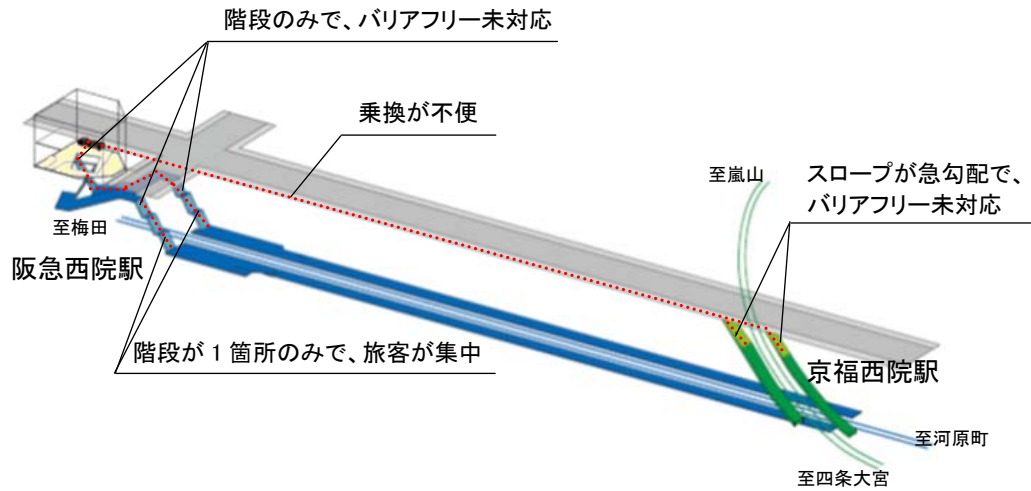
| | | | | | | | |
|--|--------|--|--------------|--|---|--|------------------|
| | 安全 | ≪効果・影響及び指標≫ ・改札口新設によるラッシュ時の混雑が緩和 | | | <事業目的・政策との関係> 安全性向上に寄与 公共交通利便性向上に寄与 | | |
| ○費用便益分析 | | | | | | | |
| ※計算期間： 30年 (50年) | 費用 | 22億円(22億円) | | 貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費 | | | |
| | 便益 | 63億円(78億円) | | 貨幣換算した主要な便益：移動時間低減 | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 2.9 (3.5) | 純現在価値 NPV | 41億円 (56億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 12.6% (12.9%) |
| | 感度分析結果 | 総需要+10% | | 総費用+10% | | 建設期間+10% | |
| | | B/C 3.2 (3.9) NPV 48億円 (64億円) EIRR 13.6% (13.8%) | | B/C 2.6 (3.2) NPV 39億円 (54億円) EIRR 11.7% (12.0%) | | B/C 2.8 (3.5) NPV 39億円 (53億円) EIRR 12.0% (12.3%) | |
| 総需要-10% | | 総費用-10% | | 建設期間-10% | | | |
| B/C 2.6 (3.2) NPV 35億円 (48億円) EIRR 11.6% (11.9%) | | B/C 3.2 (3.9) NPV 43億円 (58億円) EIRR 13.7% (13.9%) | | B/C 2.9 (3.6) NPV 43億円 (59億円) EIRR 13.3% (13.5%) | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 阪急西院駅 開業年度 41,614人/日、京福西院駅 開業年度 5,500人/日 | | | | | | | |

注：表中の（）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

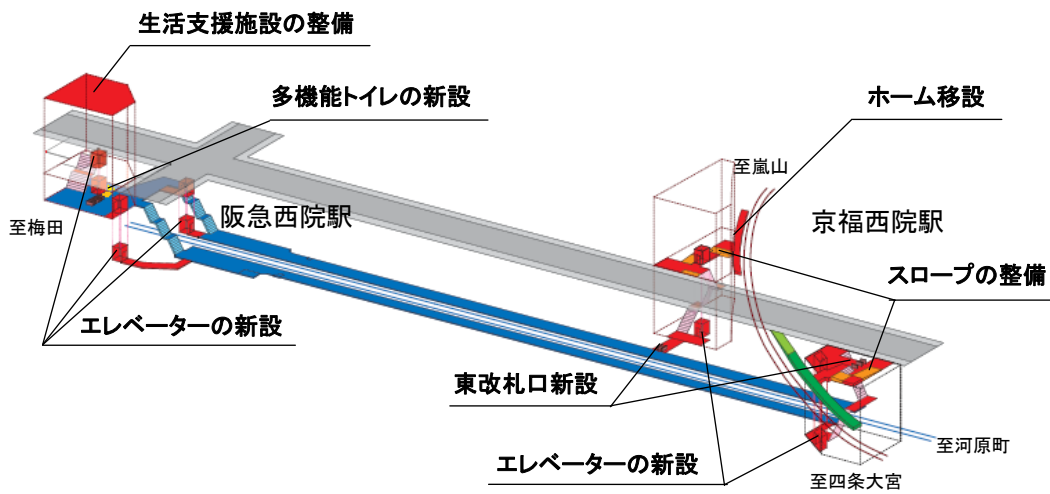
| | |
|--------------------|--|
| ○事業の実施環境の評価 | |
| 事業の実行性 | <ul style="list-style-type: none"> 関係地方自治体・事業者等の同意 西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議において、駅および駅周辺の移動円滑化の検討がなされており、事業計画はその検討内容を反映したものである。 用地の確保 工事は、阪急所有地、京福所有地及び道路の地下で実施するため、新たな用地の取得は不要である。したがって、用地取得が難航し、工程が遅延するリスクもない。 |
| 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、当該地区は重点整備地区のひとつに位置づけられている。 今後、(仮称)西院駅周辺地域整備協議会において、地域公共交通総合連携計画を策定する予定。 |

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

事業による効果・影響の評価としては、駅のバリアフリー化の実現、阪急・京福との乗換え移動時間短縮、駅東側からのアクセス（イグレス）時間の短縮効果が期待される。費用便益分析についても十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。

○備考

※評価実施年度：平成25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2012、平成24年京都府毎月勤労統計調査

【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)鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構 | その他 | 782 | 1,669 | 887 | 1.9 | 地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発 | 継続 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) | | |
| | | | 【内訳】 利用者便益：1,666億円 環境等改善便益：22億円 供給者便益：-174億円 残存価値：155億円 | | | | | | | |
| | | | 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 事業前：59分 事業後：44分 ・大和～渋谷 事業前：58分 事業後：47分 | | | | | | | |

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

| 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 | | | | | | | |
| 西桑名駅乗継円滑 化事業 (北勢線) 北勢線施設整備(株) | その他 | 2.7 | 13 | 2.5 | 5.5 | ・駅内外のバリアフリー化 ・通勤客等の自動車から鉄 道へのシフトによる交通渋 滞の解消、消費エネルギー の低減、二酸化炭素排出量 の削減 | 中止 | 鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 文太郎) | | |
| | | | 【内訳】 移動時間低減便益：13億円 【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 | | | | | | | |
| | | | 【代替案立案等の可能性】 代替案については用地の確保が困難で ある以上、軌道の延長や新駅舎設置も 現状用地内では困難であるため、乗継 利便改善の代替案は不可能である。 | | | | | | | |
| JR可部線活性化 協議会 | 長期間継 続中 | 36 | 49 | 30 | 1.6 | ・本事業は、広島市を中心 とした地域の協議会におけ る合意形成を経て実施され るものであり、地域のニー ズに適切に対応した取組み により、当該路線の利用促 進と沿線地域の活性化が図 られる。 | 継続 | 鉄道局 鉄道事業課 (高原修司) | | |
| | | | 【内訳】 利用者便益：45億円 供給者便益：2億円 環境等改善便益：1億円 期末残存価値：1億円 | | | | | | | |
| | | | 【主な根拠】 ■駅転換(可部駅利用者が新 駅に転換)による所要時間の 短縮 ※平均値 ・可部駅までのアクセス時間5 分短縮(28分→23分) ■手段転換(バス利用者が鉄 道に転換)による所要時間の 短縮 ※平均値 ・可部地区一市中心部の所 要時間 10分短縮(71分→61分) ■需要予測 新河戸駅(仮 称)1,100人/年、新可部駅 (仮称)900人/年(開業年 度) | | | | | | | |
| | | | ①事業の必要性等に関する視点 JR可部線は、広島市中心部と市北部の 地域拠点である可部地区を結ぶ路線で あり、市北部方面の基幹公共交通ネッ トワークの一翼を担う重要な公共交通 機関である。 そのため、可部線を活性化することは 極めて重要であり、現在、可部駅以北 は交通不便地帯となっているので、当 該地区へ電化延伸しマイカーから公共 交通への転移を促す必要があることや 現可部線の輸送改善策を講じ、一層の 公共交通サービス向上を図る必要が ある。 ②事業の進捗の見込みの視点 (1) 電化延伸事業については、平成26 年2月に鉄道事業免許を取得し、同年3 月には広島市環境影響評価条例に基づ き手続きも終了するなど、着実に事業 推進しており、平成26年度から工事に 着手する。 (2) 横川駅配線変更は、既に工事に着 手しており、平成26年度完成する。 (3) 緑井駅バリアフリー化について は、平成26年度から工事に着手し、年 度内に完成する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 の視点 本再評価における総事業費の算出にお いて、き電設備及び駅舎面積の縮小や 既存施設撤去の取りやめなど、コスト 削減に取り組みしており、今後も引き続 きコスト削減を図っていく。 | | | | | | | |

中止事業について

| 事業区分 | 事業名 事業主体 (所在地) | 中止理由 |
|-------------------|------------------------------------|---|
| 都市・幹線鉄道整備事業（補助事業） | 西桑名駅乗継円滑化事業 (北勢線) 北勢線施設整備（株） | <p>北勢線西桑名駅乗継円滑化事業再評価委員会において、投資効果についての妥当性は確認できたが、本事業を巡る社会情勢の変化及び事業の進捗状況についての評価を行った結果、期限内での事業成立は困難であることが確認されたため、事業の中止が承認された。</p> <p>社会経済情勢の変化を踏まえた検討結果に基づく検討主体の対応方針「中止」は妥当であると考えられる。</p> <p>よって、補助金交付に係る対応方針については「中止」とする。</p> |

再評価 総括表

営業主体 [相模鉄道]

【都市鉄道利便増進事業】

整備主体 [鉄道・運輸機構]

| ①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30年度内 (建設期間:12年) | 総事業費 | 782億円(車両費・建設中利息は含まず) (平成24年度価格) |
| ②事業の主たる目的(ミッション) | | | |
| <p>相模鉄道線(以下、相鉄線とする)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、藤沢市等)を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするためには横浜駅、大和駅、海老名駅、湘南台駅での乗換が必要となっている。</p> <p>本事業は、近年の鉄道における速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、東京都心部に対し、それを達成するため効率的、かつ効果的であり、経済的にも優れた方法として、相鉄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連絡線を整備し、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中部と東京都心部とを直結するものである。</p> <p>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。</p> | | | |
| i)横浜市西部及び神奈川県中部から東京都心部へのアクセス性を、速達性向上、シームレス化により大幅に向上させる。 | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京中心部、広域連携拠点、広域的な交通結節点相互間の連絡強化に資する整備を推進する。(首都圏整備計画) ・都心、副都心、業務核都市間を結ぶ高速広域鉄道ネットワークを整備する。(運輸政策審議会答申第18号) ・横浜市西部を東京都心部と直結し、利用者の利便性と速達性を向上する。(横浜市中期4か年計画) | | |
| ii)極めて高い混雑率を示している東京都心からの放射状路線の混雑緩和を図る。 | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤時の混雑緩和や長時間通勤等の課題への対応に資する整備を推進する。(首都圏整備計画) ・混雑緩和対策は都市鉄道対策の最重要課題であり2015年に150%にすることを目指す。(運輸政策審議会答申第18号) | | |
| iii)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を形成する。 | <p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・分散型ネットワーク構造の実現に向け、効率的かつ利便性の高い公共交通体系の整備を目指す。(首都圏整備計画) ・鉄道網等の整備を推進し、相互直通運転や乗換円滑等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとってシームレスな交通網を目指す。(首都圏整備計画) ・鉄道相互間等との乗継円滑化を図るためのシームレス化を積極的に推進する。(運輸政策審議会答申第18号) ・県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成に寄与する。(かながわ交通計画) | | |
| ③事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| <p>将来人口は平成22年国勢調査を基にした将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)によると、少子化の影響により全国レベルの人口減少が始まっているものの、沿線地域の横浜市、川崎市、他神奈川県、東京都の人口は増加し、このうち横浜市、川崎市、東京都の将来推計人口は、新規事業採択時評価よりも高い推計値となっているが、他神奈川県では同程度の推計結果となっている。これらの将来推計人口は平成27～37年頃をピークに減少すると予測されている。</p> <p>平成10年と平成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。</p> <p>以上の社会経済情勢等の動向については、再評価の需要予測、事業効率の評価に折り込んでいる。</p> <p>なお、他の交通機関について、今後の本路線の輸送需要の見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可はなかった。</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 | | ■主要区間の所要時間の短縮 ・二俣川駅－新宿駅の所要時間 15分短縮（59分→44分）（想定） ・大和駅－渋谷駅の所要時間 11分短縮（58分→47分）（想定） ■JR線等の放射状路線の混雑緩和が図られる。 | | <事業目的との関係>（目的i）、ii） ・沿線地域から東京都心部への速達性向上、シームレス化を図り、放射状路線の混雑緩和を図るといった目的は十分達される。 | |
| 社会全体への効果・影響 | 住民生活 | ■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り、公共交通の利便性が向上することが期待される。 ■新駅設置により、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が期待される。 | | <政策目標との関係> ・分散型ネットワーク構造を目指すという目標の実現に貢献する。 | |
| | 地域経済 | ■東京都心部へのアクセス性向上により、沿線地域への産業集積による経済振興が期待される。 ■新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上に寄与することが期待される。 | | | |
| | 地域社会 | ■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に寄与することが期待される。 | | <政策目標との関係> ・鉄道駅周辺の都市基盤整備を進めるといった目標の実現に貢献する。 | |
| 環境への効果・影響 | | ■鉄道の環境性能は1人・km当りCO₂排出量が自動車の約9分の1であり、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。 | | | |
| 安全への効果・影響 | | ■本路線は主に地下構造であり、西谷駅～羽沢駅（仮称）では、踏切障害事故の要因となる平面交差、踏切道は無いことから、安全性が高い路線といえることができる。 | | | |
| ⑤事業効率（費用対便益・採算性） | | | | | |
| ■費用対便益 [現在価値化基準年度：平成25年度] 計算期間：30年（50年） | | | | | |
| ○事業全体の投資効率性 | | | | | |
| 費用 | 887億円 (928億円) | 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 | 1,669億円 (1,834億円) | 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 | 1.9 (2.0) | 純現在価値 NPV | 782億円 (907億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 8.2% (8.2%) |
| 感度分析結果 (30年) | 需要（+10%） | | 費用（+10%） | | 建設期間（+1年） |
| | B/C 2.1 | NPV 984億円 | B/C 1.8 | NPV 731億円 | B/C 1.8 NPV 714億円 |
| | EIRR 9.1% | | EIRR 7.8% | | EIRR 7.7% |
| | 需要（-10%） | | 費用（-10%） | | 建設期間（-1年） |
| B/C 1.7 | NPV 580億円 | B/C 2.0 | NPV 834億円 | B/C 1.9 NPV 854億円 | |
| EIRR 7.2% | | EIRR 8.6% | | EIRR 8.7% | |
| ○残事業の投資効率性 | | | | | |
| 費用 | 「継続した場合」 887億円（928億円） | | 「中止した場合」 550億円（550億円） | | |
| 便益 | 「継続した場合」 1,669億円（1,834億円） | | 「中止した場合」 37億円（9億円） | | |
| 費用便益比 B/C | 4.9 (4.8) | 純現在価値 NPV | 1,295億円 (1,448億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 26.0% (26.0%) |
| 「中止した場合」の状況：部分開業は困難であり、トンネル構造物のみ存置し安全措置を講じた上で、他の構造物は撤去し取得済の用地を売却することとした。 | | | | | |
| ■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 33年 | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 西谷～羽沢の輸送人員： 開業時7.8万人/日、H37年7.6万人/日、H47年7.0万人/日 | | | | | |

| ⑥実施環境 | |
|---|--|
| 事業の実行性 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国及び関係自治体、営業主と十分な協議を行っている。 ・ 国及び関係自治体において、毎年予算化されている。 ■ 法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市鉄道利便増進事業の営業構想・整備構想、速達性向上計画を認定済みである。 ・ 都市施設として都市計画決定済みである。 ・ 横浜市条例による環境影響評価は完了している。 ・ 工事施行認可を受けている。 ■ 交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差施設の管理者との基本協議はすべて完了し、詳細協議は一部協議中だが、今後の工事の進捗にあわせて完了する予定である。 ■ 用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地は着手後、約3年で9割程度確保しており、未取得用地については、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。 |
| 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18号において、2015年までに開業することが適当である路線（A1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である。 ・ 長期的、総合的な視点から首都圏の地域整備を推進することを目的として策定された「首都圏整備計画（平成18年9月策定）」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付けられた路線である。 ・ 神奈川県（2025年）の総合的な交通ネットワークの形成を目指し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画（平成19年4月改定）」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である。 ・ 横浜市の今後20年を展望した市政の根本となる指針として策定された「横浜市基本構想（平成18年6月策定）」を着実に具体化していくための計画である「中期4か年計画（平成22年12月策定）」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である。 |
| ⑦事業の進捗状況 | |
| <p>相鉄・JR直通線は、平成18年11月に都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を受け、都市計画決定、環境影響評価を実施し、工事施行認可を受け工事に着手した。</p> <p>平成25年8月現在の進捗状況は、西谷駅～羽沢駅（仮称）で用地取得は約9割、工事の進捗率は約60%である。具体的には羽沢駅部は駅部本体工事施工中、西谷トンネルはシールド機による掘削工事中、西谷駅は仮土留め施工中、JR東海道貨物線取付区間は実施設計中となっている。</p> <p>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。用地取得は、現在工事に必要な箇所はほぼ確保されており、今後工事に必要な箇所に関しては、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、解決可能と考えており、工事の進捗に特段の影響は生じないものと考えている。</p> <p>また、今後設備工事など順次発注する予定である。なお、JR東海道貨物線取付区間は、関係鉄道事業者協議及び設計完了後、工事に着手する予定である。</p> <p>環境影響評価や都市計画決定手続きに時間を要したが、現在、工程調整等により工期回復するよう努力している。</p> | |
| ⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点 | |
| <p>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。</p> | |

再評価 総括表

【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 | | | | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|--|-------------------------------|---------|-------|
| 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 | 新規事業採択時 | 平成21年度 (建設期間：平成18～20年度) | | 総事業費 | 新規事業採択時 | 2.4億円 |
| | | 前回再評価時 | 平成26年度 (建設期間：平成18～26年度) | | | 前回再評価時 | 2.7億円 |
| | | 今回再評価時 | 平成30年度 (建設期間：平成18～29年度) | | | 今回再評価時 | 2.7億円 |
| 目的 | <<当該事業の背景、必要性>> 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。 | | | | | | |
| | <<事業目的>> 本事業は、北勢線の高速化事業とあわせて、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ことを目的とする。 | | | <<関連する政策目標>> ・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。 | | | |
| <事業の必要性等に関する視点> | | | | | | | |
| ○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29年度と想定。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。 | | | | | | | |
| ○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析） | | | | | | | |
| 評価項目 | | 評価結果 | | | | | |
| 利用者への効果・影響 | | ・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 | | | | | |
| ■費用対便益 [平成25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 | 13.6億円 (16.9億円) | 貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮 | | | | | |
| 費用便益比 B/C | 5.5 (6.8) | 純現在価値 NPV | 11.2億円 (14.5億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 20.4% (20.4%) | | |
| 感度分析結果 | 需要（+10%） | | 費用（+10%） | | 建設期間（+1年） | | |
| | B/C 6.0、NPV 12.6億円、EIRR 21.5% | | B/C 5.0、NPV 11.0億円、EIRR 19.2% | | B/C 5.4、NPV 10.5億円、EIRR 19.7% | | |
| | 需要（-10%） | | 費用（-10%） | | 建設期間（-1年） | | |
| | B/C 4.9、NPV 9.8億円、EIRR 19.1% | | B/C 5.5、NPV 11.2億円、EIRR 20.5% | | B/C 5.7、NPV 12.0億円、EIRR 22.3% | | |
| ○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 | 6.5 (8.0) | 純現在価値 NPV | 11.3 億円 (14.6 億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 26.6% (26.6%) |
| 感度分析結果 | 需要 (+10%) | | 費用 (+10%) | | 建設期間 (+1 年) |
| | B/C 7.1、NPV 12.7 億円、EIRR 28.6% | | B/C 5.9、NPV 11.1 億円、EIRR 24.7% | | B/C 6.1、NPV 10.6 億円、EIRR 26.6% |
| | 需要 (-10%) | | 費用 (-10%) | | 建設期間 (-1 年) |
| | B/C 5.8、NPV 10.0 億円、EIRR 24.5% | | B/C 7.2、NPV 11.5 億円、EIRR 28.8% | | B/C 6.4、NPV 11.3 億円、EIRR 30.6% |
| 「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 | | | | |

上記分析の基礎とした平成24年度実績値
西桑名駅 888,168 人/年

○事業の進捗状況

新駅舎の設計業務及び新ホーム形状に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。
桑名市が別途まちづくり交付金事業で実施する「JR・近鉄桑名駅橋上駅舎化」・「自由通路整備事業」および「桑名駅東土地区画整理事業」で移転補償を行うことで、本事業の必要用地を確保した上で、駅舎建設や軌道工事を実施する予定であったが、「JR・近鉄桑名駅橋上駅舎化」・「自由通路整備事業」に連携する「桑名駅西土地区画整理事業」の進捗の遅れから、以後の工事が着手できない状況にある。

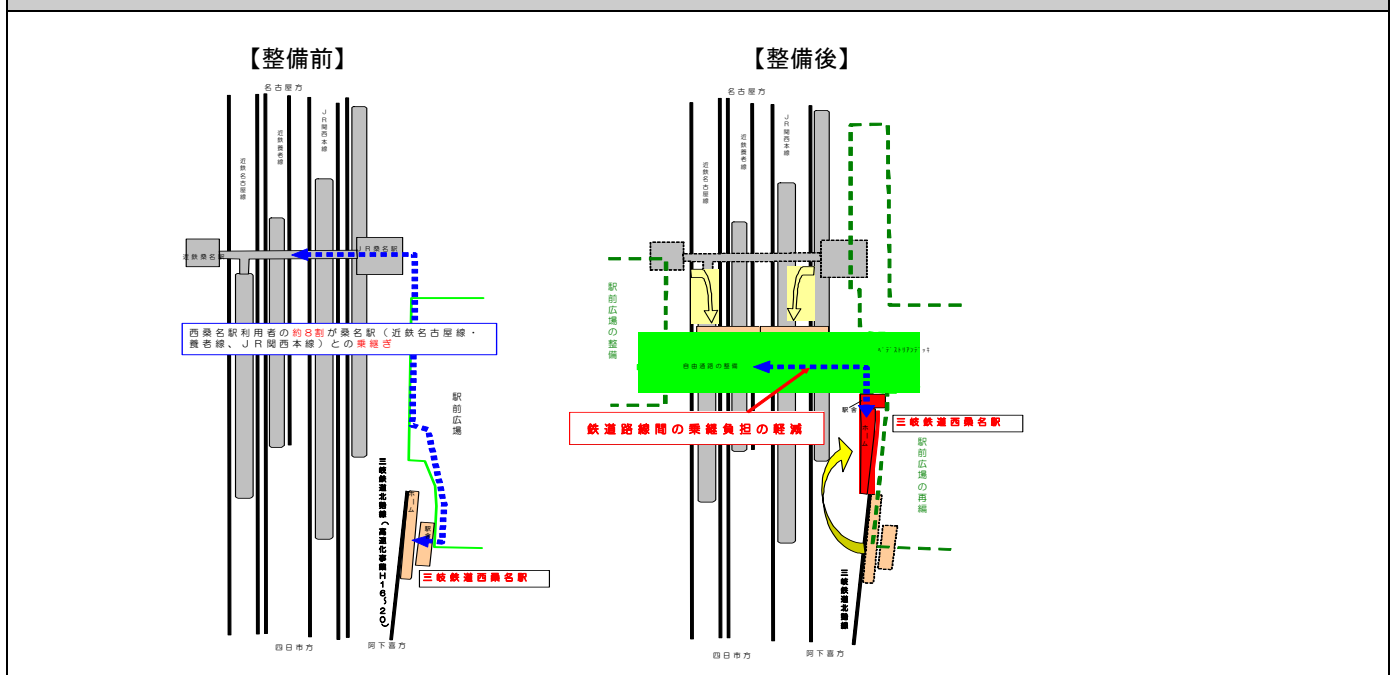
<事業の進捗の見込みの視点>

| | |
|--------|---|
| 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が、現在「駅東土地区画整理事業」の予定がたっていないことで、期限となる平成26年度までに実施することが不可能な状況である。 |

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

コスト縮減面では、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することも可能である。
代替案については用地の確保が困難である以上、軌道の延長や新駅舎設置も現状用地内では困難であるため、乗継利便改善の代替案は不可能である。

○概要図（位置図）



○対応方針

本事業の投資効果については妥当性が確認できたが、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、期限内での事業の成立が困難であることが確認されたため、事業を中止する。

○備考

※評価実施時期：平成25年12月

※三岐鉄道北勢線 年間駅別乗車人員

()は50年で計算

再評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（総合連携計画事業）】

事業者名 [JR可部線活性化協議会]

| ○事業内容 | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------|--|---|-------------------|
| 概要 | 事業名 | JR可部線輸送改善事業 | | 整備区間 | 横川～可部（輸送改善） 可部～新河戸（仮称）（電化・延伸） | |
| | 供用 年度 | 新規事業 採択時 | 平成 25 年度 （建設期間：21 年～25 年） | 総事業費 | 新規事業 採択時 | 8 億円（平成 20 年度価格） |
| | | 再評価時 | 平成 27 年度 （建設期間：21 年～28 年） | | 再評価時 | 36 億円（平成 25 年度価格） |
| | | ※延伸に係る地元調整等に日時を要し、事業 期間を見直した | | | ※連携計画策定に伴う市民及び関係者との調 整により、事業内容を見直した （横川・可部間の輸送改善内容の見直し、可 部・新河戸間の電化延伸の追加） | |
| 目的 | <p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>JR 可部線は、広島市中心部と市北部の地域拠点である可部地区を結ぶ路線であり、市北部方面の基幹公共交通ネットワークの一翼を担う重要な公共交通機関である。</p> <p>可部線が地域の公共交通機関として引き続きその役割を果たすことができるよう、可部線沿線の開発の動向や市、沿線住民のまちづくり活動なども踏まえ、可部線を中心としたまちづくりが発展できるよう関係者が連携し取り組みを強化することが重要となっている。</p> <p>そのためには、人にやさしい交通環境づくりを進める必要があり、パークアンドライド等、駅へのアクセスの改善や乗り継ぎ利便性の向上を図るなど、市民や来訪者が移動しやすい環境を整える必要がある。さらに、河戸地区を含む可部地区は、本市北部エリアの地域拠点であり、拠点性の向上を図る必要がある。このため、可部線を活性化することは極めて重要であり、現在、可部駅以北は交通不便地帯となっているので、当該地区へ電化延伸しマイカーから公共交通への転移を促す必要があることや現可部線の輸送改善策を講じ、一層の公共交通サービスの向上を図る必要がある。</p> <p>可部地区の拠点性向上を図るとともに、地域の交通利便性の向上や地域の活力と賑わいを高める基盤づくりを目的に、可部駅から長井・荒下地区を含む河戸地区への電化延伸に取り組む。</p> <p>横川駅は、JR 可部線と山陽本線が結節する駅であり、現在、駅構内で可部線上下線と山陽本線上り線の3線が交差しており、可部線において運行ダイヤの設定が制約され、行き違いのための待ち時間が発生するなどの課題が生じている。このため、可部線の待ち時間の短縮など利便性・速達性の向上を図るため、交差解消など横川駅の配線変更の整備に取り組む。</p> <p>緑井駅は、駅周辺の再開発事業による商業施設等の集積により、駅利用者数が増加傾向にある。駅構内のホームへのスロープは、バリアフリーに対応した構造となっていない。このため、高齢社会への対応など、利便性の向上を図るために、スロープ改良等バリアフリー化整備に取り組む。</p> | | | | | |
| | 《事業目的》 | i) 既成市街地である可部地区から河戸地区間の 1.6 km の延伸を実施し、地域の交通利便性の向上や地域活性化を図る。 | 《関連する政策目標》 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の機能強化として、JR 可部線の旧河戸駅付近までの電化延伸を整備する。（第 5 次広島市基本計画） JR 線の機能強化として、長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸を整備する。（広島市総合交通戦略） 都市圏北部の拠点として、交通機能の充実や交流機会の拡充を図る。（第 5 次広島市基本計画） | | |
| | 《事業目的》 | ii) 横川駅構内の配線変更を実施し、可部線の上下線の同時出入りを可能とするなど、利便性・速達性の向上を図る。 | 《関連する政策目標》 | <ul style="list-style-type: none"> JR 山陽本線・可部線・芸備線・呉線の各種輸送改善を促進する。（第 5 次広島市基本計画） | | |
| | 《事業目的》 | iii) 緑井駅のスロープ改良を実施し、バリアフリー化整備による利便性の向上を図る。 | 《関連する政策目標》 | <ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する法律に基づき、交通機関等の計画的な整備・改善に取り組む。（第 5 次広島市基本計画） 1 日当たりの利用者数が 5 千人以上の鉄・軌道駅のバリアフリー化に取り組む。（広島市総合交通戦略） | | |
| ＜事業の必要性等に関する視点＞ | | | | | | |
| ○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化 | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 急激な社会経済情勢等の変化は見られない。 延伸区間の新駅を計画している荒下地区は、広島市安佐市民病院の移転候補地となっている。 | | | | | | |

| ○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析） | | | | | | | | |
|--|---|--|----------------|--------------------------------------|--|------------------|------------------|----------------|
| 評価項目 | | 評価結果 | | | | | | |
| ■利用者への効果・影響 | | ≪効果・影響及び指標≫ ■駅転換（可部駅利用者が新駅に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部駅までのアクセス時間 5分短縮（28分→23分）（想定） ■手段転換（バス利用者が鉄道に転換）による所要時間の短縮 ※平均値 ・可部地区－市中心部間の所要時間 10分短縮（71分→61分）（想定） ■横川駅利用者の列車待ち時間の短縮が図られる。 ■バリアフリー化により、緑井駅利用者の利便性向上が図られる。 | | | ≪政策目標との関係≫ ・地域の交通利便性の向上、定時性・速達性に優れた交通サービスの提供という目標は十分達成される。 ・JR可部線の輸送改善を促進するという目標の実現に貢献する。 ・鉄軌道駅のバリアフリー化の整備を進めるとい目標の実現に貢献する。 | | | |
| ■供給者への効果・影響 | | ■利用者数の増加が見込まれる。（1日当たり利用者数 700人増加） | | | | | | |
| ■社会全体への効果・影響 | 地域経済 | ■新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上に寄与することが期待される。 | | | | | | |
| | 地域社会 | ■鉄道復活への地元の期待が大きく、利用促進など熱心な活動が展開されており、地域の活性化が期待される。 | | | ≪政策目標との関係≫ ・交通機関の充実、交流機会の拡充を図るとい目標の実現に貢献する。 | | | |
| | 環境 | ■自動車から鉄道への転換による環境改善効果 ・NOx削減量 0.9t/年 ・CO2削減量 200t/年 | | | | | | |
| ■費用便益分析 [現在価値基準年度：平成22年度価格] 注2 ※計算期間：30年（50年） | 事業全体 | 費用 | 30億円 (30億円) | 貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費 | | | | |
| | | 便益 | 42億円 (49億円) | 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 | | | | |
| | | 指標 | 費用便益比 B/C | 1.4 (1.6) | 純現在価値 NPV | 11億円 (19億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 6.4% (7.0%) |
| | 残事業 | 感度分析結果 (30年) | 総需要+10% | | 総費用+10% | | 建設期間+1年 | |
| | | | B/C 1.6 | NPV 17億円 | B/C 1.3 | NPV 9億円 | B/C 1.3 | NPV 10億円 |
| | | | EIRR 7.5% | | EIRR 5.7% | | EIRR 6.1% | |
| | | | 総需要-10% | | 総費用-10% | | 建設期間-1年 | |
| | B/C 1.2 | | NPV 6億円 | B/C 1.5 | NPV 14億円 | B/C 1.4 | NPV 12億円 | |
| | EIRR 5.2% | | EIRR 7.3% | | EIRR 6.7% | | | |
| | ※総事業費や供用年度の見直しにより、費用を修正した。また、需要予測の時点修正により便益を変更したため、費用便益比が新規採択時の数値よりも小さくなっている。 | | | | | | | |
| 残事業 | 費用 | 「継続した場合」 26億円（26億円）：残事業費 | | | 「中止した場合」 -0.2億円（-0.2億円）：復旧費 | | | |
| | 便益 | 「継続した場合」 41億円（49億円） | | | 「中止した場合」 0億円（0億円） | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 1.6 (1.9) | 純現在価値 NPV | 16億円 (23億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 7.9% (8.4%) | |
| | 感度分析結果 (30年) | 総需要+10% | | 総費用+10% | | 建設期間+1年 | | |
| B/C 1.8 | | NPV 21億円 | B/C 1.5 | NPV 13億円 | B/C 1.6 | NPV 15億円 | | |
| EIRR 9.3% | | EIRR 7.1% | | EIRR 7.5% | | | | |
| 総需要-10% | | 総費用-10% | | 建設期間-1年 | | | | |
| B/C 1.4 | | NPV 10億円 | B/C 1.8 | NPV 18億円 | B/C 1.6 | NPV 17億円 | | |
| EIRR 6.6% | | EIRR 8.9% | | EIRR 8.2% | | | | |
| ※「中止した場合」の状況：横川駅について、完成形までの途中段階での供用に支障となる一部施設の撤去及び軌道復旧等を行うこととした。電化延伸及び緑井駅は、工事未着手のため現状のままとする。 | | | | | | | | |
| ■採算性分析 | 単年度営業収支黒字転換年 29年 累積資金収支黒字転換年 29年（事業全体） ※連携計画策定に伴う事業内容の見直しにより、収支計画を修正した。 | | | | | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 新河戸駅（仮称）1,100人/年、新可部駅（仮称）900人/年（開業年度） ※連携計画策定に伴う事業内容等の見直し及び分析データの時点修正により、需要予測値を下方修正した。 | | | | | | | | |

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業の進捗の状況

- (1) 電化延伸事業については、平成 26 年 2 月に鉄道事業免許を取得し、同年 3 月には広島市環境影響評価条例に基づく手続きも終了するなど、着実に事業推進しており、平成 26 年度から工事に着手する予定である。
- (2) 横川駅配線変更は、既に工事に着手しており、平成 26 年度完成の見込みである。
- (3) 緑井駅バリアフリー化については、平成 26 年度から工事に着手し、年度内に完成する予定である。

<事業の進捗の見込みの視点>

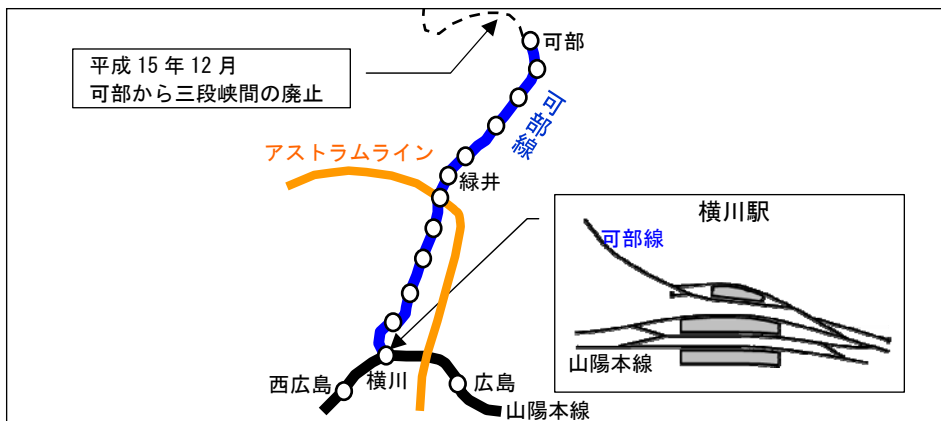
| | |
|--------|--|
| 事業の実行性 | <ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・国及び広島市、JR西日本、地元住民と十分な協議を行っており、大きな問題はない。 ■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・電化延伸区間の鉄道事業免許の取得、広島市環境影響評価条例に基づく手続きは完了している。 |
| 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・広島市の都市像である国際平和文化都市を実現するための施策の大綱を総合的・体系的に定めた長期計画である「第5次広島市基本構想」に位置づけられた施策である。 ・広島市の交通政策の理念やそれを実現するための短期施策を総合的に定めた「広島市総合交通戦略」に位置づけられた施策である。 |

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

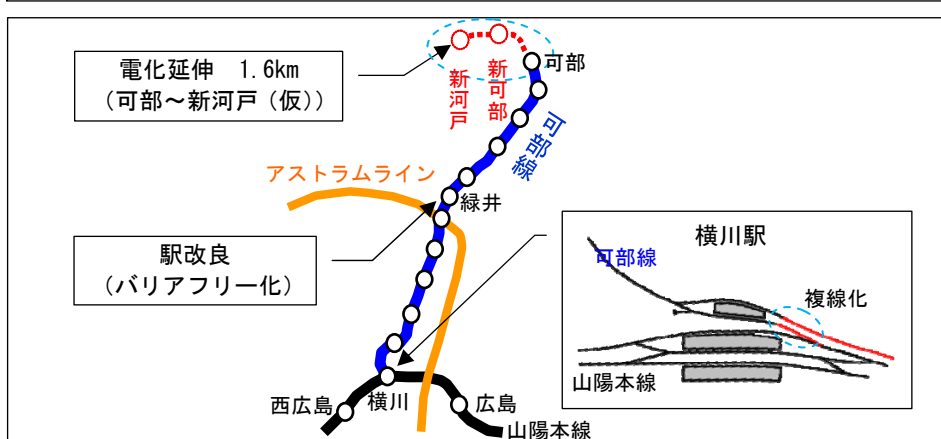
本再評価における総事業費の算出において、き電設備及び駅舎面積の縮小や既存施設撤去の取りやめなど、コスト縮減に取り組んでおり、今後も引き続きコスト縮減を図っていく。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

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から、事業継続が妥当であると考えられる。

○備考

【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) |
|--|------|--------------|--|------|---------------------------------|
| 西大阪延伸線整備事業 (平成15年1月(施行認可)～平成21年3月(開業)) 西大阪高速鉄道株式会社 | 5年以内 | 890 | <p>〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時 約1,070億円 → 実績 約890億円 工期 計画時 8年 → 実績 8年 輸送人員 計画時 約89,300人/日 → H24実績 約71,900人/日 B/C 事後評価時 2.2 (B 2,949億円、C 1,350億円)</p> <p>〈利用者への効果・影響〉 ・所要時間の短縮(阪神尼崎～大阪難波 27分→15分) ・運賃の低減(阪神尼崎～大阪難波 460円→320円)</p> <p>〈社会全体への効果・影響〉 ・高速交通の結節点へのアクセシビリティ向上: 所要時間の短縮により、阪神線沿線住民の関西空港へのアクセシビリティが向上し、関西空港の活性化にも寄与(阪神尼崎～関西空港 約75分→約65分) ・通勤圏の拡大: 阪神線沿線から難波地区や大阪市中央区方面へのアクセシビリティが向上し、阪神線沿線住民の通勤利便性が向上(阪神福駅～大阪難波駅 乗換2回→なし)</p> | 対応なし | 西大阪高速鉄道株式会社 総務部 (総務部長 浅野 陽一) |
| 中之島線整備事業 (平成14年12月(施行認可)～平成20年10月(開業)) 中之島高速鉄道株式会社 | 5年以内 | 1,307 | <p>〈評価の基礎要因の変化と要因〉 事業費 計画時 1,503億円 → 実績 1,307億円 工期 計画時 約8年 → 実績 約8年 輸送人員 【開業時】計画時 123千人/日 → 実績 25千人/日 【開業5年目(H24)]計画時 123千人/日 → 実績 27千人/日 B/C 事後評価時 1.1 (B 1,881億円、C 1,726億円)</p> <p>〈利用者への効果・影響〉 ・所要時間の短縮: 中之島西部→新大阪 (24分→22分) 中之島西部→なんば (23分→16分) ・鉄道ネットワークの充実: 「淀屋橋・大江橋」「肥後橋・渡辺橋」「中之島」の3つのターミナルでアクセス方向が増加</p> <p>〈社会全体への効果・影響〉 ・生活利便性の向上: 駅周辺には多くの医療施設・文化施設等が立地しており、これら生活関連施設へのアクセシビリティが向上(中之島線の駅から500m圏内の医療・文化施設は20箇所) ・鉄道利用不便地域の解消: 中之島の鉄道不便地域が解消され、沿線住民・沿線への通勤等の交通利便性が向上(新たに駅から徒歩10分圏内となった従業人口は約2万人)</p> | 対応なし | 中之島高速鉄道株式会社 (常務取締役 丹司 透) |

(幹線鉄道等活性化事業)

| 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) |
|--|------|--------------|--|------|-------------------------------|
| 阪神本線・阪神なんば線尼崎駅乗継円滑化事業 (H13～H20) 神戸高速鉄道株式会社 | 5年以内 | 79 | <p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 事業費 想定値(新規採択時): 120億円 実績値: 79億円 工期 想定値(新規採択時): 8年 実績値: 8年 乗継人員 想定値(新規採択時): 平成22年 44,809人/日 実績値: 平成24年 50,681人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者への効果・影響 ホームの新設、配置変更等により本線となんば線の乗り継ぎの円滑化が図られ、快速急行運行により時間短縮、快適性向上が図られた。 エレベーター、エスカレーター、北改札が整備され、利便性・安全性が向上した。 ■社会全体への効果・影響 快速急行の運行により、神戸と奈良を乗り換えなく結ぶことが出来たことから、観光客増加に寄与したと考える。 駅改良と併せて周辺で再開発事業等が実施されており、高層マンションやホテルなどが林立しており、まちの活性化に寄与したと考える。 ■費用便益分析 費用便益比B/C 8.4 便益 928億円 費用 110億円</p> <p>○改善措置の必要性 乗り継ぎの円滑化及び駅の利便性・安全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、事業評価手法の見直しの必要性 別々の補助事業であってもも不可分な事業として実施されている場合には、補助事業ごとの事業評価ではなく、一体として事業評価を実施することもできるよう、マニュアルの整備が必要と考える。</p> | 対応なし | 神戸高速鉄道株式会社 総務企画部 (部長 福田和弘) |

事後評価総括表

西大阪延伸線整備事業

事業者名：[西大阪高速鉄道株式会社]

| ① 事業概要 | | | |
|---|---------------------------|---|--|
| 事業名 | 西大阪延伸線整備事業 | 起点終点 | 西九条～大阪難波(建設延長約3.4km) |
| 事業期間 | 平成15年1月(施行認可)～平成21年3月(開業) | 総事業費 | 890億円 |
| ② 事業の主たる目的(ミッション) | | | |
| <p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>阪神地域と大阪市南部地域の輸送需要に対応し、近鉄奈良線と阪神線との相互直通により、大阪市都心部の東西方向のネットワークを強化、阪神・阪奈間の広域的な流動の確保による沿線地域の活性化、地下鉄御堂筋線等の混雑緩和等を目的とした事業である。</p> | | | |
| <p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪圏の都市構造の将来目標誘導に向けた東西都市軸形成支援 ・都市南部の大規模開発プロジェクトの促進および土地利用高度化支援 ・相互直通運転の促進(鉄道ネットワークの連続性の向上) ・臨海部開発地区へのアクセス性の向上 ・都市南部の公共交通利用の促進 | | <p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『運輸政策審議会答申第10号』(平成元年)目標年次(2005年)までに整備することが適当である路線に位置づけ ・『大阪市総合計画21推進のための新指針』(平成13年)多核・多軸型の都市構造の構築 | |
| ③ 事業を取り巻く社会経済情勢の変化 | | | |
| <p>沿線における就業・従業人口の低迷に加え、外出率の低下、沿線住民の自転車利用の増加等により、特に短距離の利用が低迷した。一方で通過旅客や長距離移動は好調に推移している。</p> | | | |
| ④ 事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 | | | |
| 要因 | 想定値 | 実績値 | 変化の要因 |
| 事業費 | 約1,070億円 | 約890億円(▲180億円) | 建設の各工程における、構造・工法の見直しや機器の汎用化などの様々な縮減策により減少 |
| 工期 | 8年 | 8年 | 用地取得に時間を要したものの、予定通り進捗 |
| 輸送人員 | (事業許可時) 約89,300人/日 | 平成24年度実績 約71,900人/日 | <p><主な増加要因></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存線から難波方面への流動増加 ・都心回帰による常住人口増加 ・既存線沿線の鉄道分担率の増加 ・沿線イベント等による来訪者の利用増 ・運行計画の見直し ・短距離区間の加算運賃低減 <p><主な減少要因></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業人口の減少 ・外出率・総交通量の減少 ・大阪市への流入交通量の減少 ・沿線短距離利用の自転車増加 ・需要定着の遅れ 等 |

| ⑤ 事業の効果の発現状況 | | | | | | | |
|--|---|-------------------|---|---|----------------------|---|--------------------|
| 1) 事業の投資効率性 | | | | | | | |
| ■費用対便益 [平成25年度価格] 計算期間: 30年(50年) | 費用 | 1,350億円 | | 貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費 | | | |
| | 便益 | 2,949億円(3,562億円) | | 貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、乗換利便性向上、環境等改善便益 | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 2.18 (2.64) | 純現在価値 NPV | 1,598億円 (2,211億円) | 経済的内部 収益率 EIRR | 10.67% (10.97%) |
| ■採算性分析 | <ul style="list-style-type: none"> ・単年度損益収支黒字転換年:平成36年度(開業後16年) ・累積損益収支黒字転換年:平成60年度(開業後40年) | | | | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 平成32年(開業10年後)需要予測 約78,000人/日 | | | | | | | |
| 2) 事業による効果・影響 | | | | | | | |
| 評価項目 | | 効果・影響 | | | 指標 | | |
| 利用者への効果・影響 | | 所要時間の短縮 | | | 阪神尼崎～大阪難波 27分→15分 | | |
| | | 運賃の低減 | | | 阪神尼崎～大阪難波 460円→320円 | | |
| | | 乗換回数の減少 | | | 阪神尼崎～大阪難波 乗換1回→なし | | |
| 供給者への効果・影響 | | 運輸収入の増加 | | | 阪神線全線の運輸収入の増加 | | |
| 社会全体への効果・影響 | 住民生活 | 地域の拠点地区へのアクセス性向上 | 所要時間の短縮により、阪神線(西大阪延伸線を含む)沿線住民の難波方面へのアクセス性が向上 | | | ドーム前駅からの30分到達圏の拡大 30分到達圏人口 105万人→147万人 | |
| | | 生活利便性の向上 | 所要時間の短縮と乗換回数の軽減により、病院や買物施設等の生活関連施設へより快適にアクセスできるようになり、阪神線沿線住民の生活利便性が向上 | | | 阪神九条～大阪難波 乗換1回→なし | |
| | | 高速交通の結節点へのアクセス性向上 | 所要時間の短縮により、阪神線沿線住民の関西空港へのアクセス性が向上し、関西空港の活性化にも寄与 | | | 阪神尼崎～関西空港 約75分→約65分 | |
| | | 通勤圏の拡大 | 阪神線沿線から難波地区や大阪市中央区方面へのアクセス性が向上し、阪神線沿線住民の通勤利便性が向上 | | | 阪神福～大阪難波 乗換2回→なし | |
| | | 通学圏の拡大 | 阪神線・近鉄線の沿線にある大学等の通学圏が双方の沿線間に拡大 | | | 近畿大学、武庫川女子大等の沿線相互間の広告掲出等による、西大阪延伸線を経由して通学する学生数の増加 | |
| | | 鉄道での外出機会の増大 | 阪神間～難波・奈良方面を中心とする東西方向へのアクセス性向上により、鉄道での外出機会が増加 | | | 西大阪延伸線を含む阪神なんば線沿線の鉄道利用者数の増加 | |
| | 地域経済 | 地域の活性化 | 東西交通の利便性が向上し、新たな商業施設やオフィスビル、マンションの立地などが期待される | | | 沿線(難波、桜川周辺)の商業施設等の立地や、沿線の常住人口の増加。 | |
| | | 商業の活性化 | 阪神間から難波地区への所要時間短縮による商圏の拡大 | | | 今後難波地区における商業売上の増加が期待される | |
| | 地域社会 | 定住人口の増加、駅周辺の活性化 | 西大阪延伸線を含む阪神なんば線沿線から都心方面への直達性が飛躍的に増加し、駅周辺の住宅開発が促進 | | | 都心部の駅勢圏人口は増加傾向。今後、阪神なんば線沿線における常住人口の増加が期待される | |
| | | まちづくりの活性化 | 西大阪延伸線の開通を契機とした東西移動の活性化 | | | ドーム前駅の直近に開業した商業施設との相乗効果や、水都大阪をはじめとする各種イベントとの連携 | |

⑥ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化

西大阪延伸線の整備により、自動車からの転換が、現況で約1千人程度あったものと試算され、これらの自動車交通の削減により、NOxは約2トン/年、CO2が約2千トン/年、排出量削減に寄与した。

⑦ 改善措置の必要性

1. 定期外旅客(観光等)の利用促進(神戸、奈良等の観光地との関係強化及びイベントのPR、難波、心斎橋等への普段利用の促進等)
2. 通勤・通学等の定期旅客の獲得、需要安定化(通勤旅客の鉄道利用促進、乗継の利便性・快適性の向上とPR等)
3. さらなる鉄道サービスの向上(所要時間の短縮等)

⑧ 今後の事後評価の必要性

西大阪延伸線においては、輸送実績は当初予測より少ないものの引き続き増加傾向となっており、また費用便益比は1を上回っていることから、一定の社会的投資効率性が認められ、事業効果は発揮されていると判断されることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。

⑨ 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効果が顕在化するには一定の年数が必要であり、5年という短い期間では本事業の効果はまだ十分には波及かつ明らかにされていない部分があり、本事後評価で把握できた内容は一部にとどまる。社会インフラとしての鉄道の必要性をうたっていく必要があるが、現在の評価手法は、採算性や効率性を重視したものであるため、今後は、都市全体での交通政策としての必要性の視点を「クロスセクターベネフィット」の観点で評価していくことが必要である。本評価ではクロスセクターベネフィットの評価は定性的なものにとどまるが、沿線の動向が統計的に顕在化されるまで、長期的にフォローアップしていくことが必要である。

○ 概要図(位置図)

阪神なんば線(※西大阪延伸線)位置図

※「西大阪延伸線」は新線部分の西九条～大阪難波間である。運行主体である阪神電気鉄道では既設線部分を含む尼崎～大阪難波間全体を「阪神なんば線」と呼称している。



○ 備考

| | |
|-------------------|--|
| 評価の実施時期 | 平成25年度 |
| 評価の過程で使用したデータ、文献等 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012改訂版 ・国勢調査(平成7年、12年、17年、22年) ・経済センサス(旧:事業所・企業統計調査)(平成18年、21年) ・京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成2年、12年、22年) ・大都市交通センサス(平成17年、22年) ・都市交通年報(平成7年～22年) 等 |
| 評価の体制 | 西大阪延伸線整備事業 事後評価委員会(平成25年8月～平成25年11月、計2回) |

事後評価総括表

【中之島線整備事業】

事業者名：[中之島高速鉄道株式会社]

| ① 事業概要 | | | |
|---|---|--|--|
| 事業名 | 中之島線整備事業 | 起点終点 | 中之島駅～天満橋駅(約 3.0km) |
| 事業期間 | 平成 14 年 12 月(施工認可) ～ 平成 20 年 10 月(開業) | 総事業費 | 1,307 億円(名目値・消費税除く) |
| ② 事業の主たる目的(ミッション) | | | |
| <p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>大阪市中之島地域は、行政施設、商業施設、文化・教育施設が集中する大阪市の中心地域である。さらに中之島の西部地区では、多くの再開発事業が計画されており、交通需要の増加が見込まれていた。</p> <p>そのため、都心部への速達性の向上、既設路線との接続によるネットワークの拡大による効率的な都市活動を実現、沿線地域の活性化、都心部の慢性的な交通混雑の緩和を目的として、東西方向の鉄道利用不便の解消が求められた。</p> | | | |
| <p>《事業目的》</p> <p>①中之島地域における東西方向の鉄道整備 ②都心部への速達性の向上 ③既設路線との接続によるネットワークの拡大 ④沿線地域の活性化</p> | | <p>《関連する政策目標》</p> <p>「運輸政策審議会答申第 10 号」 「2005 年までに整備に着手することが適当である路線」として位置付けられる。</p> | |
| ③ 事業を取り巻く社会経済情勢の変化 | | | |
| <p>中之島線沿線の人口は、低迷する経済状況の影響で、従業人口が大幅に減少する傾向にある。さらに、都心回帰の影響により、郊外部から都心部に常住人口・就業人口がシフトしていることから、郊外から都心への通勤という鉄道利用に大きな影響のあるトリップが大幅に減少する傾向にあった。</p> <p>また、交通行動の変化についても、業務トリップの大幅な減少や、自転車分担率の増大、短距離区間での徒歩利用の増大など、鉄道利用に大きな影響を与える変化が見られる。</p> | | | |
| ④ 事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 | | | |
| 要因 | 想定値 | 実績値 | 変化の要因 |
| 事業費 | 1,503 億円 | 1,307 億円 | ・工事計画等の見直し ・作業の効率化 ・社会的コストの低減 等 |
| 工期 | 約 8 年 | 約 8 年 | (大きな変化なし) |
| 輸送人員 | 123 千人/日(H20 開業時) 123 千人/日(H24) | 25 千人/日(H20 開業時) 27 千人/日(H24) | ・従業人口の乖離 ・都心回帰による郊外からの通勤需要の低下 ・短距離での鉄道優位性の低下 |
| ⑤ 事業の効果の発現状況 | | | |
| 評価項目 | 効果・影響 | 指標 | |
| ■利用者への効果・影響 | ・所要時間の短縮 | 中之島西部→新大阪の所要時間の短縮 (24 分→22 分) 中之島西部→なんばの所要時間の短縮 (23 分→16 分) | |
| | ・運賃の低減 | 中之島西部→枚方市の運賃の低減 (480 円→400 円) | |
| | ・乗換回数の減少 | 中之島西部→枚方市の乗換回数の減少 (1 回→0 回) | |
| | ・鉄道ネットワークの充実 | 「淀屋橋・大江橋」「肥後橋・渡辺橋」「中之島」の3つのターミナルでアクセス方向が増加 | |
| | ・バリアフリー施設の充実 | エレベーターの設置によるバリアフリー動線の確保や、案内サインなどのバリアフリー対応がなされ、中之島地域でのバリアフリー施設の充実に寄与 | |

| 評価項目 | | 効果・影響 | | 指標 | | | |
|--|---|-------------------------|--|--|--|---------------|------------------|
| ■ 社会全体への効果・影響 | 地域経済 | 施設立地の促進 | 中之島線沿線の開発の促進 | | ・中之島およびその周辺において、平成 12 年以降に竣工した主な施設は、11 施設、79 万㎡ | | |
| | | 地価上昇 | 中之島線の駅周辺における地価上昇 | | ・大阪市平均と比較して、開業時に大幅に地価上昇 | | |
| | | 沿線地域の活性化 | 中之島線の整備によるアクセス性向上に伴い、集客を目的としたイベントの実施 | | ・過去1年間の中の島を会場とした主要イベントは 32 回 | | |
| | 住民生活 | 生活利便性の向上 | 駅周辺には、多くの医療施設・文化施設等が立地しており、これら生活関連施設へのアクセス性が向上 | | ・中之島線の駅から 500m圏内の医療・文化施設は 20 箇所 | | |
| | | 鉄道利用不便地域の解消 | 中之島の鉄道不便地域が解消され、沿線住民・沿線への通勤等の交通利便性が向上 | | ・中之島線整備により、新たに駅から徒歩 10 分圏内となった従業人口は約 2 万人 | | |
| | | 地下空間ネットワークの形成 | 中之島島内の地下空間ネットワークが形成 | | 中之島島内の移動や地下鉄肥後橋駅への移動に際して、天候に左右されない快適な歩行空間が実現 | | |
| | | 拠点へのアクセス向上 | 中之島西部地区への所要時間が短縮し、拠点へ容易にアクセス可能な住民が増加 | | ・中之島西部地区へ 30 分到達圏の人口 (整備前: 約 82 万人 →整備後: 約 159 万人) | | |
| | 安全 | 道路交通量の減少 | 利便性向上により、自動車から鉄道への転換 | | ・中之島の自動車分担率 (整備前: 約 14% →整備後: 約 10%) | | |
| | | 安全性の向上 | 自動車から鉄道への転換により、周辺の道路交通事故が減少 | | ・事故件数の削減(年間 15 件) | | |
| | 環境 | 地球的環境の改善 | 自動車から鉄道への転換により、地球温暖化への負荷を軽減 | | ・自動車を起因とするCO2排出量が年間 1.5 千トン削減 | | |
| 局所的環境の改善 | | 自動車から鉄道への転換により、地域の環境が改善 | | ・自動車を起因とするNOx排出量が年間 1.6 トン削減 | | | |
| ■費用対便益 [平成 24 年度 価格] 計算期間: 30 年(50 年) | 費用 | 1726 億円 (1726 億円) | | 貨幣換算した主要な費用: 建設費 | | | |
| | 便益 | 1881 億円 (2243 億円) | | 貨幣換算した主要な便益: 利用者便益(時間短縮、費用節減、乗換利便性向上等)、供給者便益、環境等改善便益 | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 1.09 (1.30) | 純現在価値 NPV | 156 億円 (517 億円) | 経済的内部収益率 EIRR | 4.53% (5.33%) |
| ■採算性分析 | 単年度営業収支黒字転換年: 平成 42 年度(第 23 年次) 累積損失黒字転換年: 平成 59 年度(第 40 年次) | | | | | | |
| 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 25 年度以降を予測 中之島線の利用者数: 開業 12 年目(平成 32 年※) 48 千人/日 (※国立社会保障・人口問題研究所により将来人口が推計されている年次のうち、開業後約 10 年目となる時点として平成 32 年の需要予測を行った。) | | | | | | | |
| ⑥ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化 | | | | | | | |
| 自動車利用から中之島線へ転換が進み、自動車交通量が削減されることで、NOx排出量が約 1.6 トン/年、CO2排出量が約 1,500 トン/年の削減に寄与したほか、道路騒音の軽減にも寄与した。また、中之島線は全線地下を走行しており、中之島線の運行による鉄道騒音や振動の重大な影響は確認されなかった。 | | | | | | | |
| ⑦ 改善措置の必要性 | | | | | | | |
| 中之島線の輸送人員については、当初の計画に満たないものの徐々に定着が進んでいる。また、その整備は、当初の整備目的に合致して整備され、効果も徐々に発現しつつある。 さらに、中之島は水都大阪のシンボルであり、大阪府市のランドデザインにおいても、都市魅力の向上が求められる地域として位置づけられており、中之島地区の魅力を上向する上で、中之島線は必要不可欠な路線であるといえる。 これまで、中之島地区の活性化や中之島線の利用促進等のため、事業者・自治体等や、あるいはそれらの連携により様々な取り組みが行われてきたが、今後も、中之島線を持続可能な交通として維持・運営していくとともに、沿線開発の促進や地域の活性化に向けての更なる取り組みが求められる。 | | | | | | | |

⑧ 今後の事後評価の必要性

中之島線においては、都市開発の遅れや景気低迷の影響により、輸送実績は当初予測より少ないものの、費用便益比は1を上回っており、一定の社会的投資効率性が認められ、事業効果は発揮されていると判断されることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。

⑨ 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

本事後評価委員会における審議において、中之島線の路線の特徴を踏まえた上で、同種事業の計画・調査のあり方として、以下の事項について留意すべきとの意見を頂いた。

- ・開発促進型の路線においては、その効果が十分に発現するには、鉄道整備と沿線開発の進展との両者の進捗が必要不可欠である。
一般に、鉄道新線の整備には約 10 年の期間が必要とされるが、その間の経済情勢等の変化により、沿線開発の進捗状況には当初の想定との乖離が生じる可能性がある。特に、開発促進型の路線整備においては、新路線の開業を待って沿線の都市開発が開始することから、事業による整備効果が発現するまでは長い期間を要する。
鉄道整備事業に関する現在の評価手法は、採算性や効率性を重視したものであるが、今後は、都市計画と鉄道整備計画との連携を前提とした交通政策としての必要性の視点を評価に加えていくことが必要である。
- ・特に昨今では、環境に関する意識が向上していることに加え、高齢化社会の進展が確実視されることから、環境や社会の変化に配慮した交通政策の視点で評価することの必要性も、今後益々大きくなると予想される。
- ・当該路線は、沿線活性化などの都市政策上の期待を背負って整備されただけでなく、周辺施設と接続し、バリアフリーな地下空間ネットワークを形成するなど、事業効率性には表れにくい都市政策上の効果も発現している。
このような事業においては行政側と事業者側の役割分担の関係を明確にし、この種の事業の一層の推進をはかる方法を講じるべきである。

○概要図(位置図)

○中之島線の位置



○備考

【評価の実施時期】

平成 25 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 2012 改訂版
国勢調査(平成7年、12年、17年、22年)
経済センサス(平成17年、22年)
京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成2年、12年、22年)
大都市交通センサス(平成17年、22年)
都市交通年報(平成7年～22年)等

【評価の体制】

中之島線整備事業 事後評価委員会(平成25年7月～平成25年11月、計2回)

事後評価 総括表

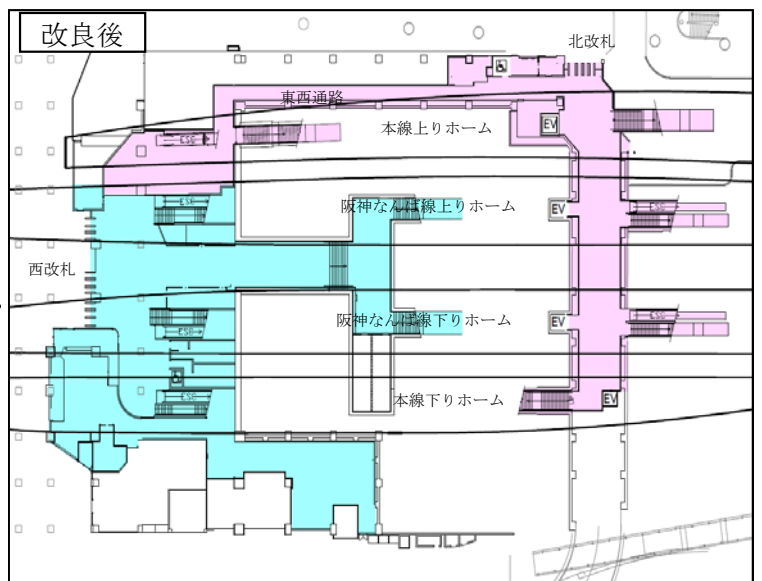
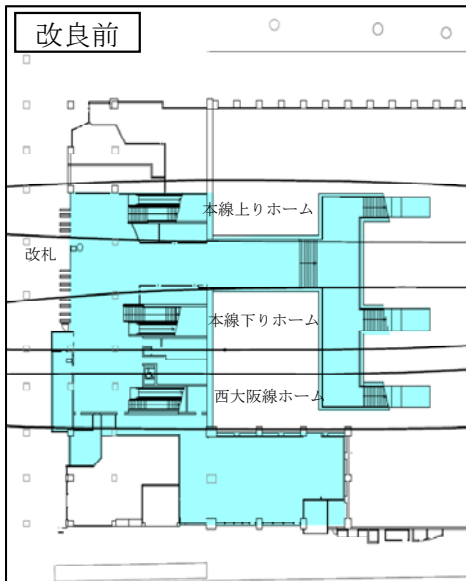
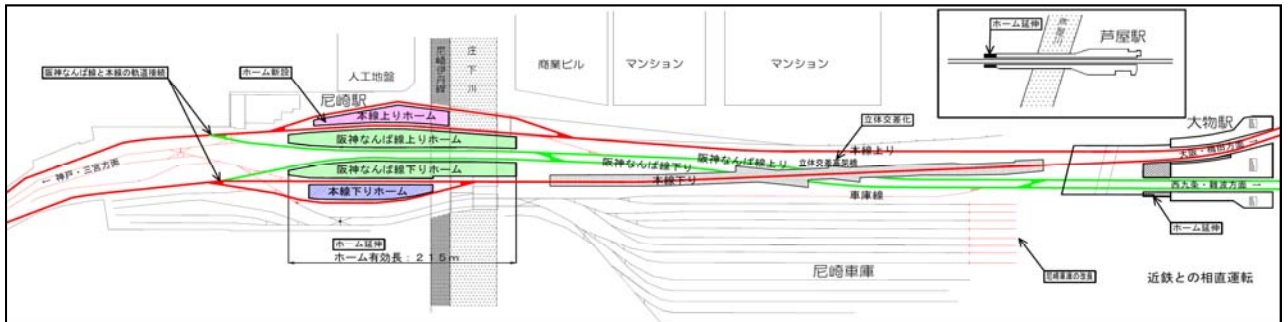
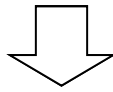
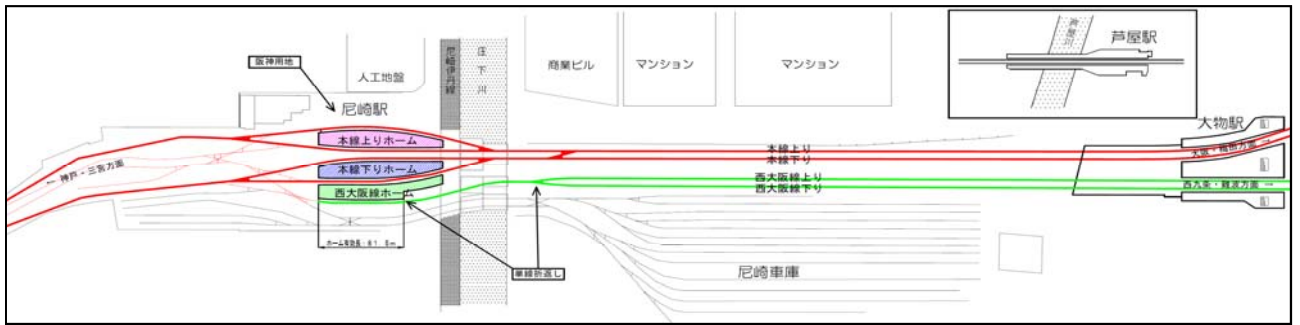
【幹線鉄道等活性化事業】

事業者名 [神戸高速鉄道(株)]

| | | | |
|---|---|-----------|--|
| ○事業概要 | | | |
| 事業名 | 阪神本線・阪神なんば線尼崎駅乗継円滑化事業 | | |
| 事業期間 | 平成13年4月～平成21年3月 | 総事業費 | 79.95億円 |
| ○事業の主たる目的（ミッション） | | | |
| <p><当該事業の背景，必要性> 阪神なんば線（旧名称 西大阪線）を延伸し（西九条駅～大阪難波駅間），近鉄と相互直通運転を実施するにあたり，阪神本線と阪神なんば線との接続駅である尼崎駅において，ホームを1面新設して配置変更することで，阪神なんば線ホームを1面から2面とし，円滑な乗り継ぎを図る。また，駅改良と併せて東コンコースと北改札口の新設，バリアフリー化を図ることで，利便性・安全性を向上させる。</p> | | | |
| i) 乗り継ぎの円滑化 | <関連する政策目標> 「運輸政策審議会答申第10号（大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について）」に基づく西大阪線延伸事業化に伴う相互直通運転化のための施設整備 | | |
| ii) 立体改良化 | | | |
| iii) バリアフリー化 | <関連する政策目標> 「国土交通省政策評価基本計画 政策目標2」 バリアフリー社会の実現 | | |
| ○事業を取り巻く社会経済情勢の変化 | | | |
| <p>少子高齢化の進展により，全国的には人口減少社会となっているが，阪神本線や阪神なんば線の沿線では，工場跡地等での住宅への土地利用転換や，地価下落や企業・行政の不動産処分により駅周辺に高層マンションが立地していることなどから，人口は増加している。 また，労働環境の変化により，時間評価値が新規事業採択時には52.5円/分だったのに対し，事後評価時では，35.0円/分に減少している。</p> | | | |
| ○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 | | | |
| 要因 | 想定値（新規採択時） | 実績値 | 変化の要因 |
| 事業費 | 120億円 | 79.95億円 | 補助対象範囲の精査とコスト縮減 |
| 工期 | 8年 | 8年 | |
| 乗継人員 | 44,809人/日 | 50,681人/日 | 兵庫・奈良間の観光利用の増加 遠距離通学利用の増加 昼間のビジネス利用の増加 |
| | （平成22年） | （平成24年） | |

| ○事業の効果の発現状況 | | | | | | | | | |
|---|------|--|---|--|--|-------------|--|----------------------|-------|
| 評価項目 | | | 評価結果 | | | | | | |
| ■利用者への効果・影響 | | | <ul style="list-style-type: none"> ホームの新設、配置変更等により本線となんば線の乗り継ぎの円滑化が図られ、快速急行運行により時間短縮、快適性向上が図られた。 エレベーター、エスカレーター、北改札が整備され、利便性・安全性が向上した。 | | | | | | |
| ■社会全体への効果・影響 | 住民生活 | | <ul style="list-style-type: none"> 快速急行の運行により、神戸と奈良を乗り換えなく結ぶことが出来たことから、観光客増加に寄与したと考える。 駅改良と併せて周辺で再開発事業等が実施されており、高層マンションやホテルなどが林立しており、まちの活性化に寄与したと考える。 | | | | | | |
| | 地域経済 | | | | | | | | |
| | 地域社会 | | | | | | | | |
| | 環境 | | | | | | | | |
| | 安全 | | | | | | | | |
| ■費用便益分析 | 費用 | | 110.6億円 (111.6億円) | | 貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費 | | | | |
| | 便益 | | 928.1億円 (1,163.5億円) | | 貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、乗車時間短縮、乗換回数減少、設備保守費、運営費 | | | | |
| | 指標 | 費用便益比 B/C | 8.4 | | 純現在価値 NPV | 813.3億円 | | 経済的内部 収益率 EIRR | 24.2% |
| | | | (10.4) | | | (1,050.5億円) | | | |
| ■採算性分析 | | 当事業は、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、採算性は検討しない。 | | | | | | | |
| <p>上記分析の基礎とした需要予測 乗継人員は、平成24年までは実績値、平成25年から32年は推計値。 平成33年以降は平成32年値で推移すると予測。 尼崎駅の乗継人員 50,681人/日（平成24年実績値）</p> | | | | | | | | | |
| ○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化 | | | | | | | | | |
| 特に無いと考える。 | | | | | | | | | |
| ○改善措置の必要性 | | | | | | | | | |
| 乗り継ぎの円滑化及び駅の利便性・安全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 | | | | | | | | | |
| 別々の補助事業であっても不可分な事業として実施されている場合には、補助事業ごとの事業評価ではなく、一体として事業評価を実施することもできるよう、マニュアルの整備が必要と考える。 | | | | | | | | | |

○概要図



○備考

参考文献 鉄道プロジェクトの評価マニュアル2012
 データ出典 阪神電鉄株式会社
 評価実施時期 平成25年度

注：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。