資料4

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂について

令和8年11月6日

国土交通省鉄道局

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂に関する調査検討委員会」

国土交通省

○ 平成24年（2012年）のマニュアル改訂から約10年が経過したことを受け、各種評価手法についてより現状の実態に即した検討を行うため、有識者委員会を開催。
○ 「ミッション上の一体の区間に関する評価（一体評価）」等についての改訂について議論し、改訂案がとりまとめられた。

委員

（○：委員長）

○ 家田 仁　　政策研究大学院大学教授
- 伊藤 香織　東京理科大学理工学部教授
- 岩倉 成志　芝浦工業大学工学部教授
- 大串 葉子　同志社大学大学院ビジネス研究科教授
- 加藤 浩徳　東京大学大学院工学系研究科教授
- 金子 雄一郎 日本大学理工学部教授
- 田邉 勝巳　慶應義塾大学商学部教授
- 羽藤 英二　東京大学大学院工学系研究科教授
- 村上 早紀子 福島大学人文社会学群経済経営学類准教授

開催経緯

＜令和３年度＞

第１回　令和４年３月１日
・鉄道プロジェクトの現状とこれまでの検討状況
・鉄道プロジェクトを取り巻く昨今の議論　等

＜令和４年度＞

第１回　令和５年２月２２日
・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル改訂の方針　等

＜令和５年度＞

第１回　令和５年９月４日
・新たな評価の視点の考え方について　等

第２回　令和５年１１月７日
・費用便益分析に係る論点（作業部会の報告）について　等

第３回　令和５年１２月２５日
・作業部会における費用便益分析に係る改訂案　等

⇒ **一体評価については、路線が段階的に整備される場合における評価の考え方を精緻化**し、
- **段階的な整備が一定程度進められた時点で一体評価**を行うことが適当であると考えられる場合の整理
- 上記の事業評価の意味の整理、記載の充実化

等を行う改訂を実施。

鉄道事業の一体評価について（概要）

国土交通省

○　段階的な整備の場合の**一般的な**考え方

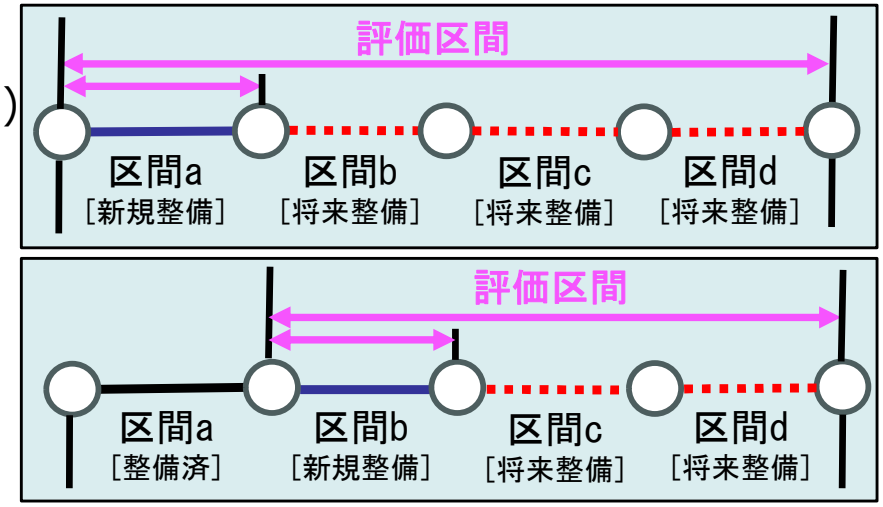
①最初の区間の整備時

区間全体（ａ～ｄ）の評価を基本とし、必要により個別区間（a）の評価を併用して総合判断。

②途中の区間の評価時

着手区間と将来整備区間を合わせた区間（ｂ～ｄ）を基本とし、必要により個別区間（ｂ）の評価を併用して総合判断。

また、区間全体（ａ～ｄ）の事業効果を継続的にモニタリング。



○　一定程度**整備が進んだ時点**において**起終点間全体を**対象に事業評価を行う場合の考え方

起終点間全体を結ぶことがプロジェクト全体の**ミッション（事業目的）の達成に必要不可欠**であり、**起終点間全体を対象に事業評価を行うことが極めて重要な鉄道プロジェクト（長大な起終点間を相当の長期にわたって順次整備**するもの）については、以下のとおり。

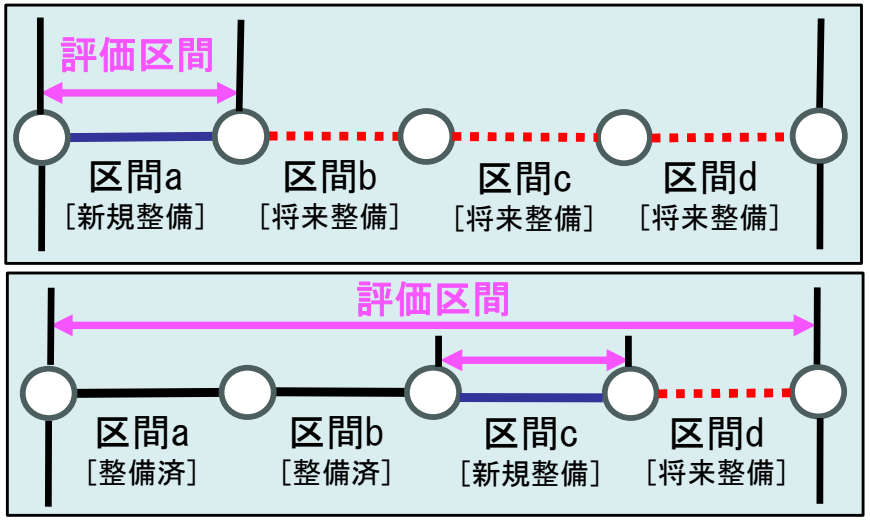
①最初の区間整備時をはじめ、段階整備が相当程度進捗するまで

区間全体（a～ｄ）の評価を行うことが困難であることが多いが、その場合は個別区間（ａ）の評価のみ実施。

②段階整備が相当程度進み、区間全体の評価が可能となった場合

個別区間の評価（ｃ）と合わせて、区間全体（a～ｄ）の評価を実施。

（本来最初に行うべきものを、途中評価時に確認するもの。）



改訂版マニュアル（一体評価関係部分抜粋）

国土交通省

＜段階的な整備の場合の一般的な考え方＞

一般的に、鉄道プロジェクトは、それぞれ固有のミッション（事業目的）を達成するために、起終点間を結ぶものとして計画されるものである。しかしながら、実際の整備に当たっては、各種制約から、計画された起終点間を複数区間に分割し、区間ごとに段階的に進めざるを得ない場合がある。この場合には、最初に整備が行われる個別区間の事業評価時にあっては計画された起終点間に係る事業評価を、一定程度段階的な整備が進んだ時点における途中の個別区間の事業評価時にあっては当該個別区間と将来整備区間を合わせた区間に係る事業評価を基本としつつ、必要により、分割された当該個別区間に係る事業評価を併用して総合的に判断することとする。これは、途中段階の個別区間に係る事業評価の結果が、計画された起終点間に係る事業評価や当該個別区間と将来整備区間を合わせた区間に係る事業評価の結果とは異なることがある他、個別区間に係る事業の評価についても、区間の区切り方や整備の順序、各個別区間の着工時期等によって評価結果が異なることがあるためである。

また、段階的に整備が進められる場合には、例えば、図 4.1 における区間 a のみが整備されているか、区間 a 及び区間 b が整備されているか等の整備段階に応じて、効果の発現状況等も異なる場合がある。そのため、個別区間の評価時において、既に整備された区間を含めた起終点間全体に係る事業効果を、その時点で入手可能な最新のデータ[32]等を用いて継続的にモニタリングすることが重要である。

＜一定程度整備が進んだ時点において起終点間全体を対象に事業評価を行う場合の考え方＞

ここで、鉄道プロジェクトによっては、そのプロジェクト全体のミッション（事業目的）の性質に照らすと、起終点間全体を結ぶことがそのプロジェクト全体のミッション（事業目的）の達成に必要不可欠であり、起終点間全体を対象に事業評価を行うことが極めて重要な場合がある。こうした鉄道プロジェクトとしては、例えば、拠点たる全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結する全国的な交通軸形成をねらいとした整備新幹線といった、国家的な見地に立って行われる事業[33]が挙げられる。

こうした事業については、長大な起終点間を、相当の長期にわたって順次整備するものであることから、事業初期の時点においては、選定されるルートや構造、区間の区切り方等が不確定である。このため、段階的な整備が相当程度進捗するまでは、将来の費用及び便益を計測して現在価値化することも含め、起終点間全体に係る事業を評価することが現実的には困難であることが多い。このため、こうした事業にあっては、例えば、途中の個別区間（区間 c）の着工時等、段階的な整備が相当程度進み、起終点間全体に係る事業評価が可能な状態になった場合において、当該個別区間（区間 c）に係る事業評価に加えて、その時点の最新のデータ等に基づき、プロジェクト全体のミッション上一体と考えるべき起終点間全体（区間 a～d）に係る事業評価[34]を行うことで、プロジェクト全体のミッション（事業目的）に即して評価することができる。

例えば、昭和 39 年（1964 年）に、計画された起終点間である東京駅－新大阪駅間で全線一括開業した東海道新幹線が、当該区間中のA駅を境に、具体的には東京駅－A駅間（第 1 段階）、A駅－新大阪駅間（第 2 段階）と、段階的に整備、開業されたと仮定してみよう。このとき、A駅－新大阪駅間の着工に当たって事業評価を行う場合に、A駅－新大阪駅間のみで事業評価を行うと、東京から名古屋、大阪という三大都市圏を高速鉄道で結ぶという国家的な見地から整備が行われた東海道新幹線のミッション（事業目的）を十分に踏まえた評価とならないおそれがあり、第 1 段階として整備、開業された区間も含め、東京駅－新大阪駅間を一体のものとした事業評価も併せて行うことで、ミッション（事業目的）により即して事業を評価することができる。

ミッション上一体と考えるべき起終点間全体（区間 a～d）に係る事業評価を、段階的な整備が相当程度進んだ時点において行うことは、本来、最初の個別区間（区間 a）に係る事業評価の際に基本とされるべきであった計画された起終点間全体（区間 a～d）に係る事業評価を、途中の個別区間（区間 c）の評価時における最新のデータ等に基づき改めて行い、起終点間全体の効果を改めて確認するものであるとみなすことができる。

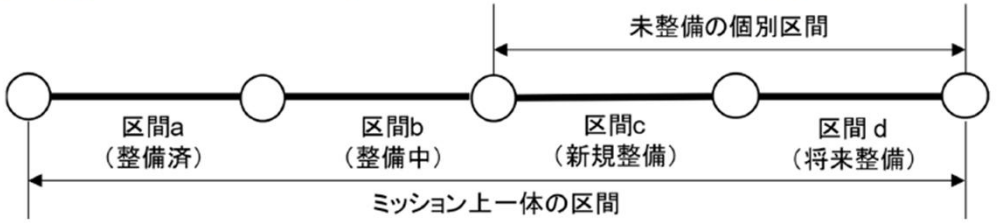


図 4.1　a, b, c, d の順に段階的に整備される路線において、区間 c を新規事業整備する場合の考え方（括弧内は各区間の整備状況の例）

以上は、新規事業採択時評価、再評価、事後評価で共通的な考え方である。

なお、将来の整備スケジュールや事業内容が明確に想定できない場合には、整備される当該区間のみの評価でも構わない。

32 具体的には、特に整備済区間や整備中区間において、評価基準年次までに得られた実際の交通量や費用等に係るデータを指す。

33 特に、新幹線鉄道ネットワークの整備については、拠点たる全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結する全国的な交通軸形成をねらいとしたものであり、国民生活や社会経済活動を支える基幹的インフラとして、国土形成や安全保障の観点からも極めて重要である。また、新幹線鉄道の各路線については、例えば、一体的な高速鉄道ネットワークによる国民経済の発展及び国民生活領域の拡大や、災害時等における広域の地域間代替ルートとしての機能等がミッションとして挙げられ、起終点間全体が完成してはじめてミッションが達成されるものであると考えることができる。

34 ミッション上一体と考えるべき起終点間については、整備新幹線の各路線にあっては、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画に定められた起点及び終点を基本とする。その際、with（整備事業を実施した場合）については、起終点間全体が整備された状態、without（整備事業を実施しない場合）については、起終点間全体が一切整備されない状態として設定する。
ただし、費用便益分析等の定量的な指標による評価については、既存の他路線との重複区間が存在し、費用や効果の正確な切り分けが困難であるといった場合には、当該重複区間を除いて with と without を設定してよいこととする。
なお、事業全体の評価という観点からは、将来整備区間に係る事業についても、定量的な指標により評価することが望ましい。しかしながら、将来整備区間に係る事業の定量的な評価に当たっては、ルートや構造、着工時期等の様々な項目について、不確定な要素に基づいた仮定を置くことが必要であり、その評価結果も不確定なものとして解釈される。

鉄道事業の一体評価について（図解）

国土交通省

一体評価時の考え方（区間ｃが新規整備区間の場合）

評価区間	プロジェクト全体のミッション上一体と考えるべき起終点間全体（区間ａ～ｄ） ※整備新幹線の各路線にあっては、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画に定められた起点及び終点を基本とする。
費用・便益の算定期間の終期	当該区間の最後の区間（区間ｄ）の開業年度から50年

