

鉄 道

新規事業採択時評価

【地下高速鉄道整備、幹線鉄道等活性化、鉄道駅総合改善事業】

| 事業名 (所在地) | 事業主体 | 事業期間 (年度) | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | | 需要予測等 |
|--|------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----|-------------|-------------|--|
| | | | | 総費用 C (億円) | 総便益 B (億円) | B/C | B-C (億円) | EIRR (%) | |
| 川崎縦貫高速鉄道 新百合ヶ丘～元住吉(15.6km) 地下高速鉄道整備事業 (神奈川県) | 川崎市 | H13 ～22 | 5,226 | 4,089 | 6,997 | 1.7 | 2,908 | 7.8 | 開業年次 平成 23 年度需要予測 (開業時) 177 千人/日 |
| 京都市東西線の延伸 二条～天神川(2.4km) 地下高速鉄道整備事業 (京都府) | 京都市 | H13 ～19 | 745 | 492 | 1,167 | 2.4 | 675 | 11.8 | 開業年次 平成 19 年度需要予測 (開業時) 66 千人/日 |
| 京阪中之島新線 天満橋～玉江橋(3.0km) 地下高速鉄道整備事業 (大阪府) | 三セク | H13 ～20 | 1,503 | 1,046 | 2,403 | 2.3 | 1,356 | 10.4 | 開業年次 平成 20 年度需要予測 (開業時) 123 千人/日 |
| 阪神西大阪線の延伸 西九条～難波(3.4km) 地下高速鉄道整備事業 (大阪府) | 三セク | H13 ～20 | 1,071 | 869 | 1,882 | 2.2 | 1,013 | 9.9 | 開業年次 平成 20 年度需要予測 (開業時) 89 千人/日 |
| 日豊線の高速化 大分～佐伯(64.9km) 幹線鉄道等活性化事業(高速化事業) (大分県) | 三セク | H13 ～14 | 25 | 23 | 51 | 2.2 | 27 | 11.5 | 開業年次 平成 15 年度需要予測 (現況) 3 千人/日 (開業時) 3 千人/日 |
| 阪神本線・西大阪線の乗継円滑化 (尼崎駅) 幹線鉄道等活性化事業 (乗継円滑化事業)(兵庫県) | 三セク | H13 ～20 | 120 | 86 | 547 | 6.3 | 460 | 9.9 | 開業年次 平成 21 年度需要予測 (現況) 34 千人/日 (開業時) 39 千人/日 |

| 事業名 (所在地) | 事業主体 | 事業期間 (年度) | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | | 需要予測等 |
|-----------------------------------|------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----|-------------|-------------|--|
| | | | | 総費用 C (億円) | 総便益 B (億円) | B/C | B-C (億円) | EIRR (%) | |
| 京浜急行電鉄京急蒲田駅 鉄道駅総合改善事業 (東京都) | 三セク | H13 ~24 | 119 | 92 | 414 | 4.5 | 322 | 17.0 | 開業年次 平成 25 年度需要予測 (現況) 43 千人/日 (開業時) 46 千人/日 |
| 京浜急行電鉄横浜駅 鉄道駅総合改善事業 (神奈川県) | 三セク | H13 ~17 | 120 | 106 | 379 | 3.6 | 273 | 18.3 | 開業年次 平成 17 年度需要予測 (現況) 30 万人/日 (開業時) 45 万人/日 |

新規事業採択時評価

【新幹線鉄道整備事業】

| 事業名 (所在地) | 事業主体 | 事業期間 (年度) | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | | 需要予測等 |
|---|--------------|------------------------|--------------|---------------|---------------|-----|-------------|-------------|--|
| | | | | 総費用 C (億円) | 総便益 B (億円) | B/C | B-C (億円) | EIRR (%) | |
| 北陸新幹線 上越～～糸魚川間(約 41km)及び 新黒部～富山間(約 34km) [上越～富山間フル規格] (新潟県、富山県) | 日本鉄道 建設公団 | H13 から 概ね 12 年 強 | 5,100 | 3,870 | 8,240 | 2.1 | 4,370 | 7.3 | 完成年次 概ね 12 年強後 需要予測 約 17.0 千人/日(上越～富山) |
| 九州新幹線 博多～船小屋間(約 42km) [博多～西鹿児島間フル規格] (福岡県、佐賀県) | 日本鉄道 建設公団 | H13 から 概ね 12 年 | 3,500 | 2,680 | 5,500 | 2.1 | 2,820 | 7.8 | 完成年次 概ね 12 年後 需要予測 約 28.5 千人/日(博多～船小屋) |

再評価

【新幹線鉄道整備事業】

| 事業名 (所在地) | 事業主体 | 事業期間 (年度) | 総事業費 (億円) | 既投資額 (億円) | 進捗率 (%) | 費用便益分析 | | | | | 評価 | 理由 |
|--|----------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|-----|-------------|-------------|----|--------------------------|
| | | | | | | 総費用C (億円) | 総便益B (億円) | B/C | B-C (億円) | EIRR (%) | | |
| 東北新幹線 もりおか はちのへ 盛岡～八戸間(約97km) (岩手、青森県) | 日本鉄道建設公団 | H3～ 概10年 | 4,840 | 3,869 | 80 | 4,980 | 8,080 | 1.6 | 3,100 | 6.5 | 継続 | 現在においても、費用対効果が十分認められるため。 |
| 九州新幹線 しんやつしろ にしかごしま 新八代～西鹿児島間 (約127km)(熊本、鹿児島県) | 日本鉄道建設公団 | H3～ 概10年 | 6,080 | 3,764 | 62 | 6,090 | 9,390 | 1.5 | 3,300 | 5.9 | 継続 | 現在においても、費用対効果が十分認められるため。 |

総事業費は、平成9年4月価格

中間評価

【地下高速鉄道整備、幹線鉄道等活性化事業】

| 事業名 (所在地) | 事業主体 | 事業期間 (年度) | 総事業費 (億円) | 中間評価 結果 | 評価理由 |
|---|----------------|--------------|--------------|------------|--|
| 名古屋市4号線 なごや だいがく あらたまばし 名古屋大学～新瑞橋(5.1km) 地下高速鉄道整備事業 (愛知県) | 名古屋市 | H8～16 | 1,286 | 再評価しない | 輸送需要に影響を及ぼすような人口の伸び率の変化は予測されていないこと。また、工事期間の延伸があるものの、難工事の発生はなく工事方法の工夫等によりコスト縮減を図ることとしており、事業費及び長期収支見込みについては基本的には変わらないと考えられるため。 |
| 福岡市3号線 てんじん はしもと 天神～橋本(12.7km) 地下高速鉄道整備事業 (福岡県) | 福岡市 | H7～18 | 3,231 | 再評価しない | 人口の伸び率は補助採択時と基本的には変わらないと予測され、輸送需要への影響はないと考えられること。また、建設費、工事期間は当初計画どおりであり、長期収支見込みについても基本的には変わらないと考えられるため。 |
| 大阪外環状線 しんおおさか きゅうぼうじ 新大阪～久宝寺(21.9km) 幹線鉄道等活性化事業 (貨物線の旅客線化事業)(大阪府) | 大阪外環状 鉄道(株) | H8～17 | 1,285 | 再評価しない | 輸送需要に影響を及ぼすような人口の伸び率の変化は予測されていないこと、また、建設費、工事期間は当初計画どおりであり、長期収支見込みについても基本的には変わらないと考えられるため。 |