

新規事採択時評価の結果

(地下整備事業)

平成12年12月22日

事業名	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					
所在地	神奈川県川崎市			事業主体	川崎市	
事業概要	川崎市中央地域の元住吉と北部地域の新百合ヶ丘間(15.6km)に地下高速鉄道を整備する事業である。整備路線は、元住吉駅において、東急東横線、宮前平駅において東急田園都市線、新百合ヶ丘において小田急小田原線とそれぞれ接続する計画となっている。					
事業期間	平成13～22年度			総事業費	5,226億円	
目的・必要性	鉄道不便地域居住者の利便性を向上させるとともに、東京都心部から放射状に延びる既設路線と接続することにより、都市拠点間の鉄道ネットワークを充実させ、速達性の向上、沿線地域の活性化、既設路線の混雑緩和を目的とした事業である。					
評価の基となる 需要予測	平成23年度の目標需要6,480万人/年					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費、用地費等			
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益(時間短縮、費用節減、快適性向上)、供給者便益、環境等改善便益等			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		平成23年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成12年度
	総費用		4,089億円	総便益		6,997億円
	B / C	1.71	B - C	2,908億円	E I R R	7.84%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：NOx削減 30トン/年 CO2削減 3,713トン/年			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等		市議会に対し事業内容、整備効果等の説明を行い事業化についてのコンセンサスが得られている。 地元におけるマスタープランに路線整備が位置づけられており、沿線開発計画との整合性が確立されている。				
事業実施によるメリット ・デメリット		都市拠点間の鉄道ネットワークが形成され、速達性が向上し、沿線地域の活性化等が図られる。一方、建設工事期間中は、工事の騒音、交通渋滞が予想される。				
日程・手続		平成13年事業許可取得、平成23年度営業開始予定				
関係者の意見等		利用者、沿線自治体並びに地元経済団体等から強い要望がある。				
備考						

新規事業採択時評価の結果

(地下整備事業)

平成12年12月22日

事業名	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					
所在地	京都府京都市	事業主体	京都市			
事業概要	既設路線である京都市営地下鉄東西線を二条駅から西部地域の天神川駅まで延伸(2.4km)する事業である。整備路線は、天神川駅において、京福嵐山線と接続する計画となっている。					
事業期間	平成13～19年度	総事業費	745億円			
目的・必要性	鉄道不便地域居住者等の利用者利便を向上させるとともに、都心部への速達性の向上、既設路線との鉄道ネットワークの拡大により、速達性の向上、沿線地域の活性化、周辺道路混雑の緩和を目的とした事業である。					
評価の基となる 需要予測	平成19年度の目標需要2,417万人/年					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、用地費等				
	貨幣換算した主要な便益	利用者便益(時間短縮、費用節減、快適性向上)、供給者便益、環境等改善便益等				
	費用の生じる時期	平成13年度				
	効果の生じる時期	平成19年度				
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	492億円	総便益	1,167億円		
	B / C	2.37	B - C	675億円	E I R R	11.83%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果	効果：NOx削減 12トン/年 CO2削減 2,400トン/年				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	市議会に対し事業内容、整備効果等の説明を行い事業化についてのコンセンサスが得られている。 地元におけるマスタープランに路線整備が位置づけられており、沿線開発計画との整合性が確立されている。					
事業実施によるメリット ・デメリット	都市拠点間の鉄道ネットワークが形成され、速達性が向上し、沿線地域の活性化等が図られる。一方、建設工事期間中は、工事の騒音、交通渋滞が予想される。					
日程・手続	平成13年事業許可許取得、平成19年度営業開始(予定)					
関係者の意見等	利用者、沿線自治体並びに地元経済団体等から強い要望がある。					
備考						

新規事業採択時評価の結果

(地下整備事業)

平成12年12月22日

事業名	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					
所在地	大阪府大阪市		事業主体	第三セクター		
事業概要	京阪電鉄本線の天満橋駅から大阪府中之島西部地域の玉江橋駅までの間(3.0km)に地下高速鉄道を整備する事業である。整備路線は、天満橋駅において地下鉄谷町線、北浜駅において地下鉄堺筋線、渡辺橋駅において地下鉄四つ橋線に接続する計画となっている。					
事業期間	平成13～20年度		総事業費	1,503億円		
目的・必要性	行政施設、商業施設、文化・教育施設が集中する大阪府中之島地域においては、東西方向の鉄道路線が未整備であることからこれを解消することにより、都心部への速達性の向上、既設路線との鉄道ネットワークの拡大を図り、効率的な都市活動を実現し、沿線地域の活性化を図るとともに、都心部の慢性的な交通混雑の緩和を目的とした事業である。					
評価の基となる 需要予測	平成20年度の目標需要4,493万人/年					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費、用地費等			
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益(時間短縮、費用節減、快適性向上)、供給者便益、環境等改善便益等			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		平成20年度			
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	1,046億円	総便益	2,403億円		
	B / C	2.30	B - C	1,356億円	E I R R	10.35%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：NOx削減 45トン/年 CO2削減 8,600トン/年			
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等		市議会に対し事業内容、整備効果等の説明を行い事業化についてのコンセンサスが得られている。 地元におけるマスタープランに路線整備が位置づけられており、沿線開発計画との整合性が確立されている。			
事業実施によるメリット ・デメリット		都市拠点間の鉄道ネットワークが形成され、速達性が向上し、沿線地域の活性化等が図られる。一方、建設工事期間中は、工事の騒音、交通渋滞が予想される。				
日程・手続		平成13年特許取得、平成20年度営業開始(予定)				
関係者の意見等		利用者、沿線自治体並びに地元経済団体等から強い要望がある。				
備考						

新規事業採択時評価の結果

(地下整備事業)

平成12年12月22日

事業名	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					
所在地	大阪府大阪市			事業主体	第三セクター	
事業概要	阪神西大阪線の西九条駅から近鉄難波駅までの間(3.4km)に地下高速鉄道を整備する事業である。整備路線は、西九条駅において環状線、九条駅において地下鉄中央線、岩崎駅において地下鉄長堀鶴見緑地線、汐見橋駅において南海電鉄高野線、地下鉄千日前線、難波駅において近鉄奈良線に接続する計画となっている。					
事業期間	平成13～20年度			総事業費	1,071億円	
目的・必要性	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、大阪都心部の東西方向の鉄道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。					
評価の基となる 需要予測	平成20年度の目標需要3,266万人/年					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費、用地費等			
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益(時間短縮、費用節減、快適性向上)、供給者便益、環境等改善便益等			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		平成20年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成12年度
	総費用		869億円	総便益		1,882億円
	B / C	2.16	B - C	1,013億円	E I R R	9.94%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：NOx削減 25トン/年 CO2削減 4,809トン/年			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	市議会に対し事業内容、整備効果等の説明を行い事業化についてのコンセンサスが得られている。 地元におけるマスタープランに路線整備が位置づけられており、沿線開発計画との整合性が確立されている。					
事業実施によるメリット ・デメリット	都市拠点間の鉄道ネットワークが形成され、速達性が向上し、沿線地域の活性化等が図られる。一方、建設工事期間中は、工事の騒音、交通渋滞が予想される。					
日程・手続	平成13年特許取得、平成20年度営業開始(予定)					
関係者の意見等	利用者、沿線自治体並びに地元経済団体等から強い要望がある。					
備考						

新規事業採択時評価の結果

(幹線鉄道等活性化事業)

平成12年12月22日

事業名	日豊線の高速化 大分～佐伯間(64.9km)幹線鉄道等活性化事業 (高速化事業)					
所在地	大分県		事業主体	第三セクター		
事業概要	日豊線大分～佐伯間について、立体交差化等の踏切対策及び駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した在来線の高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。					
事業期間	平成13～14年度		総事業費	25億円		
目的・必要性	大分～佐伯間で7分短縮し、また、先に高速化した小倉～大分間とあいまった小倉、博多への所要時間の短縮を図るとともに、まちづくり事業の一体的実施により、沿線地域の活性化を図る。					
評価の基となる 需要予測	供用開始年度(平成15年度) 1,000千人/年					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費			
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益(時間短縮)、供給者便益、環境等改善便益等			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		平成15年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成12年度
	総費用		23億円	総便益		51億円
	B / C	2.2	B - C	27億円	E I R R	11.5%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：NO _x 削減 1トン/年 CO ₂ 削減 99トン/年			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		調整済み まちづくり事業の一体的実施により、沿線地域の活性化を図る。				
事業実施によるメリット・デメリット		大分～佐伯間で7分短縮し、また、先に高速化した小倉～大分間とあいまった小倉、博多への所要時間の短縮が図られる。				
日程・手続		平成13年度着工、平成15年度供用開始(予定)				
関係者の意見等		地元自治体からも強い要望がある。				
備考						

新規事業採択時評価の結果

(幹線鉄道等活性化事業)

平成12年12月22日

事業名	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					
所在地	兵庫県尼崎市	事業主体	第三セクター			
事業概要	阪神電鉄西大阪線の延伸に伴い、阪神本線・西大阪線と近鉄の相互直通運転を行うため、現在西大阪線の終端駅となっている尼崎駅の配線変更やホームの新設・延長等を行う。					
事業期間	平成13～20年度	総事業費	120億円			
目的・必要性	相互直通運転の実施により、利用者の所要時間の短縮と乗継負担の軽減を図るとともに、西大阪線延伸による整備により形成される広域的な鉄道ネットワークの利便性を一層向上させる					
評価の基となる 需要予測	西大阪線延伸線（西九条～難波間）利用者数 89千人／日 乗継円滑化の有無による西大阪線利用者数の差 16千人／日					
費用 対 効 果 分 析	貨幣換算した主要な費用	建設費				
	貨幣換算した主要な便益	利用者便益（時間短縮、費用節減、快適性向上）、供給者便益、環境等改善便益等				
	費用の生じる時期	平成13年度				
	効果の生じる時期	平成21年度				
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成11年度		
	総費用	86億円	総便益	547億円		
	B / C	6.3	B - C	460億円	E I R R	9.9%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果	効果：道路交通混雑緩和、道路交通事故削減、 道路騒音緩和				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	尼崎駅改良については都市計画決定済み 道路拡幅、都市拠点整備事業等との連携を検討					
事業実施によるメリット ・デメリット	所要時間の短縮、乗継負担の軽減、神戸・姫路～奈良・名古屋間を連絡する広域的鉄道ネットワークの形成					
日程・手続	平成20年度工事完成予定					
関係者の意見等	利用者、沿線自治体並びに地元経済団体等から強い要望がある。					
備考						

新規事業採択時評価の結果

(鉄道駅総合改善事業)

平成12年12月22日

事業名	京浜急行電鉄京急蒲田駅 鉄道駅総合改善事業					
所在地	東京都大田区			事業主体	第三セクター	
事業概要	京急蒲田駅周辺における連続立体交差化事業、駅前広場、バスターミナルの整備と併せて、京急蒲田駅を2層高架構造に改善する。					
事業期間	平成13～25年度			総事業費	119億円	
目的・必要性	京急蒲田駅周辺における連続立体交差化事業、市街地再開発事業、駅前広場、バスターミナルの整備と併せて、京急蒲田駅を2層高架構造とし、鉄道により分断されていた駅周辺地域における鉄道駅と一体的な街づくりを図るとともに、空港アクセス機能の改善等、鉄道利用者の利便性を大幅に向上させることを目的とする。					
評価の基となる 需要予測	平成25年度の京急蒲田駅予測乗降人員 46千人/日(開業時)					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費			
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益(移動抵抗軽減効果、時間短縮効果)、供給者便益等			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		平成20年度			
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	92億円	総便益	414億円		
	B/C	4.5	B-C	322億円	EIRR	17.0%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：ホーム上の混雑緩和 1人当たりの占有面積 0.7 2.4m ² /人			
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		事業実施にあたって、関係地方公共団体等からなる協議会を設置。東京都が連続立体交差化事業に係る都市計画事業認可申請の提出を準備中。			
事業実施によるメリット ・デメリット		ホーム面積の向上による利便性・安全性の向上。羽田空港アクセスの向上。品川～横浜間の時間短縮。				
日程・手続(事業免許等)		平成20年度一部供用開始、25年供用開始(予定)				
関係者の意見等		利用者、沿線地方公共団体等から強い要望がある。				
備考						

新規事業採択時評価の結果

(鉄道駅総合改善事業)

平成12年12月22日

事業名	京浜急行電鉄横浜駅 鉄道駅総合改善事業						
所在地	神奈川県横浜市			事業主体	横浜高速鉄道(株)		
事業概要	市の都市計画事業である北部・南部2つの東西自由通路の建設と併せて、京浜急行横浜駅に下り線ホームを新設して上下線ホームを分離する。また、東西自由通路への連絡通路の新設を行う。						
事業期間	平成13～17年度			総事業費	120億円		
目的・必要性	ホームの新設等による混雑状態の緩和及び安全確保。 北部・南部東西自由通路への連絡通路新設及びバリアフリー施設の整備による利用者の利便性向上。						
評価の基となる 需要予測	平成17年度の横浜駅ラッシュ時の予測乗降人員 72,355人/時 平成17年度の横浜駅予測乗降人員 454,103人/日						
費用 対 効 果 分 析	貨幣換算した主要な費用		建設費				
	貨幣換算した主要な便益		利用者便益（移動抵抗軽減効果、時間短縮効果）、供給者便益等				
	費用の生じる時期		平成13年度				
	効果の生じる時期		平成17年度				
	社会的割引率	4%		現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	106億円		総便益	379億円		
	B / C	3.6		B - C	273億円	E I R R	18.3%
	定量的・定性的に 考慮した費用・効果		効果：ホーム上の混雑緩和 朝ラッシュ時の1㎡あたりの人数2.89 2.29人 / m ²				
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等		地元等とは調整済み。MM21地区開発、横浜駅周辺市街地再開発、MM21線と東急線の横浜地下駅新設、北部・南部東西自由通路への円滑な連絡を図る。				
事業実施によるメリット ・デメリット		(メリット) 朝夕ラッシュ時の混雑緩和、自由通路新設による乗換利便の向上 (デメリット) JR連絡改札口の廃止					
日程・手続(事業免許等)		平成17年度供用開始(予定)					
関係者の意見等		神奈川県鉄道輸送力増強促進会議から強い要望がある。					
備考		横浜方面から羽田空港駅への拠点駅として今後大きな需要が見込まれる。					

新規事業採択時評価の結果

(新幹線鉄道整備事業)

平成12年12月22日

事業名	北陸新幹線上越～糸魚川間及び新黒部～富山間[上越～富山間フル規格]					
所在地	新潟県、富山県			事業主体	日本鉄道建設公団	
事業概要	上越～糸魚川間：工事延長 約41km 停車場 上越駅(仮称)、糸魚川駅 新黒部～富山間：工事延長 約34km 停車場 新黒部駅(仮称)、富山駅					
事業期間	平成13年度から概ね12年強			総事業費	5,100億円	
目的・必要性	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及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費、維持更新費等			
	貨幣換算した主要な便益		時間短縮効果による県内総生産の増加額			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		概ね12年強後			
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	3,870億円	総便益	8,240億円		
	B / C	2.1	B - C	4,370億円	E I R R	7.3%
	定量的・定性的に考慮した費用・効果		効果：運行安定性・安全性の向上、消費エネルギーの低減等			
地元等との調整状況		政府・与党整備新幹線検討委員会WGにおいて地元自治体からヒアリングを実施した。今後、工事実施計画の認可に当たって関係自治体から意見を聴くこととしている。				
事業実施によるメリット・デメリット		当該新幹線が整備されることにより、北陸地方の沿線地域内外間を結ぶ輸送サービスが改善し(所要時間の短縮、運行安定性の向上等)、生活行動圏の拡大が図られる。またこれらを通じて、沿線地域において県内総生産の増加などの整備効果が見込まれる。				
日程・手続		平成13年度予算成立後に工事実施計画の認可を行う予定である。				
関係者の意見等		地方公共団体等からの強い要望がある。				
備考						

新規事業採択時評価の結果

(新幹線鉄道整備事業)

平成12年12月22日

事業名	九州新幹線博多～船小屋間[博多～西鹿児島間フル規格]					
所在地	福岡県、佐賀県			事業主体	日本鉄道建設公団	
事業概要	博多～船小屋間：工事延長 約42km <div style="text-align: center;">停車場 博多駅、新鳥栖駅(仮称)、久留米駅</div>					
事業期間	平成13年度から概ね12年			総事業費	3,500億円	
目的・必要性	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及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		建設費、維持更新費等			
	貨幣換算した主要な便益		時間短縮効果による県内総生産の増加額			
	費用の生じる時期		平成13年度			
	効果の生じる時期		概ね12年後			
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成12年度		
	総費用	2,680億円	総便益	5,500億円		
	B / C	2.1	B - C	2,820億円	E I R R	7.8%
	定量的・定性的に考慮した効果		効果：運行安定性・安全性の向上、消費エネルギーの低減等			
地元等との調整状況	政府・与党整備新幹線検討委員会WGにおいて地元自治体からヒアリングを実施した。今後、工事実施計画の認可に当たって関係自治体から意見を聴くこととしている。					
事業実施によるメリット・デメリット	当該新幹線が整備されることにより、九州地方の沿線地域内外間を結ぶ輸送サービスが改善し(所要時間の短縮、運行安定性の向上等)、生活行動圏の拡大が図られる。またこれらを通じて、沿線地域において県内総生産の増加などの整備効果が見込まれる。					
日程・手続	平成13年度予算成立後に工事実施計画の認可を行う予定である。					
関係者の意見等	地方公共団体等からの強い要望がある。					
備考						