

平成21年 8月31日  
国土交通省鉄道局

## 平成21年度補正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

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21年度補正予算において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

総務課参事官室(JR担当)	課長補佐	遠藤(内線40242) 直通03-5253-8529
総務課貨物鉄道政策室	専門官	原澤(内線40252) 直通03-5253-8529
総務課企画室	課長補佐	陶山(内線40172) 直通03-5253-8526

平成21年度予算に係る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	2
合計	2

## 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】 (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
		便益の内訳及び主な根拠					
隅田川駅鉄道貨物 輸送力増強事業 第三セクター等公 的主体	46	181	<b>【内訳】</b> ・利用者便益：68億円 ・供給者便益：102億円 ・環境改善便益等：11億円  <b>【主な根拠】</b> 鉄道コンテナの輸送力増強 2.2万トン/年	95	1.9	・輸送力増強により、鉄道利用機会の向上を図ることが期待される。 ・モーダルシフトが進むことで、地球規模の環境問題（地球温暖化、大気汚染）の悪化を緩和することが期待される。	本省鉄道局参事官室（JR担当） （参事官 平垣内久隆）
札沼線（桑園・北海道医療大学間） 高速化事業 第三セクター等公 的主体	46	234	<b>【内訳】</b> ・利用者便益：186億円 ・供給者便益：47億円 ・環境改善便益：1億円  <b>【主な根拠】</b> 平成20年度輸 送人員：14,257千人/年	45	5.2	・新製電車投入による旅客サービスの向上及び冷房化率のアップ ・札幌圏一体となった高速鉄道ネットワークの構築 ・沿線の開発やまちづくり促進への寄与が期待される。	本省鉄道局参事官室（JR担当） （参事官 平垣内久隆）

## 新規事業採択時評価の結果

### 【幹線鉄道等活性化事業費補助】

<b>事業概要</b>					
事業名	隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業	整備区間	隅田川駅		
供用年度	平成24年度 (建設期間:平成21～24年度)	総事業費	46億円		
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>北海道・東北・北陸地区～関東地区間における鉄道貨物輸送の玄関口である隅田川駅は、開業以来の駅構造により、20両編成列車の取扱や大型コンテナの取扱拡大が制限される上、同駅発着列車と機関車回送列車が単線区間を共用しており輸送力の増強が困難な状況にある。</p> <p>環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送への当該区間でのモーダルシフト促進のため、20両編成列車対応の着発線・コンテナホームの延伸、需要増加が見込まれる大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホーム拡幅とともに、機関車留置機能の整備等を行う。</p>					
<b>事業効率</b>					
費用便益分析					
費用	95億円 (114億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、車両関係費、施設更新費・再投資			
便益	181億円 (218億円)	貨幣換算した主なもの：利用者便益、供給者便益、環境改善便益(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、交通事故)			
B / C	1.9 (1.9)	B - C	86億円 (104億円)	E I R R	10.6% (10.4%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	2.1		1.7		1.9
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	1.7		2.1		2.0
<p>上記分析の基礎とした需要予測 隅田川駅の増加輸送量 22万トン/年</p>					
<b>事業による効果・影響</b>					
利用者への効果・影響	輸送力増強により、鉄道利用機会の向上を図ることが期待される。				
社会全体への効果・影響	モーダルシフト化が進むことで、地球規模の環境問題(地球温暖化、大気汚染)の悪化を緩和することが期待される。				
<b>実施環境</b>					
事業に関連する企業・機関との調整は概ね完了している。					
<b>備考</b>					

( )は50年で計算

## 新規事業採択時評価の結果

[幹線鉄道等活性化事業費補助]

<b>事業概要</b>					
事業名	札幌線高速化事業	整備区間	札幌線桑園～北海道医療大学間		
供用年度	平成24年度 (建設期間:平成21～23年度)	総事業費	46億円		
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>札幌線のうち札幌近郊区間である桑園・北海道医療大学間は沿線人口の増加に伴い、年々鉄道利用者が増加しているところであるが、札幌圏で唯一の非電化区間であり、投入している気動車も老朽化が著しく、利用者からサービス改善を強く求められているところである。</p> <p>こうしたことから、札幌線のうち札幌圏輸送の使命を担う桑園・北海道医療大学間の電化による高速化を図り、所要時分短縮、冷房化率向上などのサービスのレベルアップを図るとともに、札幌圏一体となった高速鉄道ネットワークを形成し環境負荷の軽減を図る。</p>					
<b>事業効率</b>					
費用便益分析					
費用	45億円 (58億円)	貨幣換算した主なもの: 建設費、再投資			
便益	234億円 (291億円)	貨幣換算した主なもの: 利用者便益、供給者便益、環境改善便益			
B / C	5.2 (5.0)	B - C	189億円 (233億円)	EIRR	32.3% (18.1%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	5.6		4.7		5.1
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	4.8		5.8		5.3
<p>上記分析の基礎とした需要予測 札幌線の輸送人員 開業年度:14,257千人/年</p>					
<b>事業による効果・影響</b>					
利用者への効果・影響	<p>運行時分の短縮により利用者の移動時間が短縮するなど利便性が向上 新製電車投入による旅客サービスの向上、冷房化率のアップ 札幌圏一体となった高速鉄道ネットワークの構築</p>				
社会全体への効果・影響	<p>気動車から電車になることによるCO2排出削減 利便性向上により、住宅開発等各種プロジェクトに寄与するとともに、駅周辺など沿線地域が活性化</p>				
<b>実施環境</b>					
<p>地元住民からの強い要望がある。 事業に関係する自治体、事業者等で十分な協議が行われている。</p>					
<b>備考</b>					

( )は50年で計算