

平成17年8月29日
国土交通省鉄道局

平成18年度予算に向けた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、新規採択時評価、再評価等を実施していますが、平成18年度予算において、新たに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

財 務 課	課長補佐	滝沢（内線40532） 直通03-5253-8538
施 設 課	課長補佐	原田（内線40822） 直通03-5253-8553
鉄道企画室	課長補佐	金子（内線40172） 直通03-5253-8526

平成18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	3
合計	3

平成18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			
	5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
							うち見直し継続			
都市・幹線鉄道整備事業	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
合計	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0

注1 再評価対象基準

5年未着工：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

10年継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年：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又は10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

新規事業採択時評価結果

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下高速鉄道整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
大阪市地下鉄第8号線 今里～湯里六丁目(6.7km) 大阪市	1,314	2,431	平成28年度の輸送人員 72千人/日	943	2.6	鉄道空白地域の解消、地域経済の活性化、環境問題への対応等が図られる。	本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹)

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
北勢線の乗継円滑化(西桑名駅)事業 北勢線施設整備類	2.4	17	平成21年度西桑名駅乗降人員(予測) 5,437人/日	2.2	7.6	自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、CO2削減	本省鉄道局施設課 (課長 米澤 朗)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 (億円)	便益の主な根拠				
江古田駅総合改善事業 第三セクター等公的の主体	24	57	平成16年度江古田駅乗降人員 36,628人/日	21	2.8	バリアフリー経路の確保、災害に強いまちづくり等	本省鉄道局施設課 (課長 米澤 朗)

再評価結果

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下高速鉄道整備事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用(C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			総便益 (億円)	便益の主な根拠					
川崎縦貫高速鉄道線 新百合ヶ丘～元住吉 (15.5km) 川崎市	5年 未着工	4,606	4,282	平成29年度の輸送人員 152千人/日	2,459	1.7	鉄道空白地域の解消、地域経済の活性化、環境問題への対応等が図られる。	中止	本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹)

新規事業採択時評価の結果

【地下高速鉄道整備事業】

事業概要					
事業名	大阪市地下鉄第8号線整備	整備区間	今里～湯里六丁目 6.7km		
供用年度	平成28年度 (建設期間：平成18～27年度)	総事業費	1,314億円		
事業の目的・必要性					
大阪市内の鉄道不便地域居住者等の利便性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拡大による速達性の向上、沿線地域の活性化、周辺道路混雑の緩和、環境負荷の軽減を目的とした事業である。					
事業効率					
費用便益分析					
費用	943億円 (948億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、追加投資			
便益	2,431億円 (2,856億円)	貨幣換算した主なもの：利用者便益（所要時間短縮、費用節減）、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
B / C	2.58 (3.01)	B - C	1,488億円 (1,907億円)	E I R R	11.1% (11.3%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%	建設期間 + 10%	
	2.84		2.34	2.10	
	需要 - 10%		費用 - 10%	建設期間 - 10%	
	2.31		2.86		
採算性	損益収支累積黒字転換年27年、資金収支累積黒字転換年30年				
上記分析の基礎とした需要予測 今里～湯里六丁目間 開業年度 72,366人/日					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	鉄道不便地域を解消するとともに、既設鉄道と結節して鉄道ネットワークの拡大を図ることにより、移動時における速達性・定時性が向上される。				
社会全体への効果・影響	既設路線との鉄道ネットワーク拡大による速達性の向上により、公共交通の利便性向上が期待される。 沿線の交通利便性の向上が図られ、生野区南部地区整備事業に代表される密集市街地整備及び沿線に集積しているロボットテクノロジー産業を支える中小ものづくり企業の振興が促進される。 (都市再生プロジェクトの推進) 沿線では都市居住ニーズに応える新たな大規模住宅整備が進行しており、8号線の整備により、快適で魅力ある都市生活空間の形成を図ることができる。 地下鉄整備により自動車利用から地下鉄利用への転換を促進して、道路混雑の緩和及び沿線の環境改善に貢献することができる。 本事業は地下路線であり、沿線への騒音問題は発生しない。				
実施環境					
地元公共団体からの強い要望がある。 大阪市「交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられている。 近畿運輸局及び大阪府で、8号線延伸区間（今里～湯里六丁目間）の整備について、検討を行った結果、整備の必要性・緊急性が極めて高いことを確認した。 8号線延伸区間（今里～湯里六丁目間）は、16年10月「近畿地方交通審議会答申第8号」の答申路線に位置づけられている。					
備考					
()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】

事業概要					
事業名	北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）事業	整備区間	三岐鉄道北勢線西桑名駅		
供用年度	平成21年度 (建設期間：平成18～20年度)	総事業費	2.4億円		
事業の目的・必要性					
<p>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。西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎを行っているが、西桑名駅からの桑名駅への乗継ぎには約270mを移動する必要があるため、乗継ぎ利便の向上が強く要望されている。</p> <p>本事業は、北勢線の高速度化事業とあわせて、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・駅舎の移設を行うことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎ負担の軽減を図るものである。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	2.2億円 (2.2億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	17億円 (21億円)	貨幣換算した主なもの：乗継時間短縮			
B / C	7.6 (9.4)	B - C	1.4億円 (1.8億円)	E I R R	36.3% (36.3%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	8.36		6.91		7.44
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	6.84		8.44		7.77
<p>上記分析の基礎とした需要予測 西桑名駅乗降人員 開業年度 5,437人 / 日</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	鉄道間（北勢線 近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）の乗継利便性の向上				
社会全体への効果・影響	通勤客等の自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、CO2削減				
実施環境					
<p>沿線の住民、自治体等から強い要望がある。 桑名市による自由通路や駅前広場の整備、土地区画整理事業等と一体的に行われる計画であり、まちづくりにも資する事業である。</p>					
備考					

() は50年で計算

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業概要					
事業名	江古田駅総合改善事業	整備区間	西武池袋線江古田駅		
供用年度	22年度 (建設期間：平成18～21年度)	総事業費	24億円		
事業の目的・必要性					
<p>駅周辺道路は狭隘で、駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えている。広場も整備されておらず、駅構内はバリアフリー化されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められている。</p> <p>本事業は、広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等鉄道駅の改善を一体的に実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、災害に強いまちづくり等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図るものである。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	21億円 (21億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	57億円 (71億円)	貨幣換算した主なもの：移動抵抗低減・所要時間短縮 踏切遮断時間短縮			
B / C	2.8 (3.4)	B - C	36億円 (50億円)	E I R R	14.9 % (15.1 %)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	3.0		2.5		2.8
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	2.5		3.1		2.7
<p>上記分析の基礎とした需要予測 江古田駅乗降人員 平成16年度 36,628人 / 日</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	バリアフリー経路の確保 エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減 鉄道移動時間短縮				
社会全体への効果・影響	駅内外のバリアフリー化 災害に強いまちづくり 踏切横断距離及び遮断時間の短縮 等				
実施環境					
地元住民及び地元自治体から強い要望がある。 鉄道用地を有効活用することにより、駅北側で実施中の密集住宅市街地整備促進事業に資する事業である。					
備考					
総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費を含めたものとしている。					

() は50年で計算

再評価の結果

【地下高速鉄道整備事業】

事業名	川崎縦貫高速鉄道線（新百合ヶ丘～元住吉間）整備				
所在地	川崎市	事業主体	川崎市交通局		
事業概要	延長〔建設延長〕：15.5km（許可取得時） 15.7km（事業再評価） 停車場：新百合ヶ丘、長沢、医大前、蔵敷、犬蔵、宮前平、野川、久末、井田、元住吉				
事業期間	許可取得時：H13～H23 事業再評価：H13～H29	総事業費	許可取得時：5,226億円 事業再評価： 4,606億円（社会経済情勢の変化） 4,016億円（代替案）		
既投資額	約24億円（国庫補助：約3億円）	事業進捗率	約0.5%		
目的・必要性	・都市機能の向上 基幹的な交通体系の構築、他業務核都市との連携強化、高速交通機関へのアクセス向上、臨海部再編整備に寄与等 ・鉄道アクセスの改善 ・既存鉄道の混雑緩和				
評価の基となる需要予測	許可取得時：179千人/日 事業再評価：152千人/日（社会経済情勢の変化） 154千人/日（代替案）				
事業を巡る社会経済情勢等の変化	・金利・物価等：近年の低水準動向 ・将来人口等：少子高齢化、都心回帰・都心居住動向、川崎市域内南部地域人口の増加傾向				
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用		用地費、建設費、経費、車両費、追加投資		
	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、期末残存価値		
	費用の生じる時期		平成13年度		
	効果の生じる時期		平成29年度		
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度		平成16年度
	総費用	2,459億円（社会経済情勢の変化） 2,231億円（代替案）	総便益		4,282億円（社会経済情勢の変化） 4,280億円（代替案）
	B/C	1.7（社会経済情勢の変化） 1.9（代替案）	B - C	1,824億円 （社会経済情勢の変化） 2,048億円（代替案）	E I R R 8.3%（社会経済情勢の変化） 9.2%（代替案）
	定量的・定性的に考慮した費用	用地費、建設費、経費、車両費、追加投資			
定量的・定性的に考慮した効果	利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、期末残存価値				
事業実施の目途・供用の目途					
代替案の有無 新たなコスト縮減の可能性	小田急多摩線との相互直通運転及びコスト縮減検討結果を踏まえた代替案の立案				
事業実施によるメリット・デメリット	都市機能の向上、鉄道アクセスの改善、既存鉄道の混雑緩和、沿線地域の活性化等				
対応方針	事業中止				
対応方針の決定理由	事業の継続は困難なため、本事業を中止する。				
日程・手続					
事業再評価審査委員の結論・意見	《川崎市事業評価検討委員会からの意見具申の骨子》 市の再評価結果については、評価に係る手法や事業環境の変化に対応したデータの採用等が概ね妥当と判断されることから、その結果に基づき、市が「長期にわたり安定的な経営ができなくなるおそれがあることから、事業の継続は困難と考えられる」と判断し、現計画案による事業継続を中止するという判断を行ったことについては妥当なものと解することができる。				
備考					