

平成16年8月30日
国土交通省鉄道局

平成17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17年度予算において、新たに事業費を予算化する4事業につきまして、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

施設課

課長補佐

北原（内線40822）

直通03-5253-8553

鉄道企画室

課長補佐

吉永（内線40172）

直通03-5253-8526

新規事業採択時評価結果一覧表

【都市・幹線鉄道整備事業（乗継円滑化事業）】

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				
幹線鉄道等活性化事業 (岩瀬浜駅乗継円滑化事業) 富山ライトレール(株)	0.20	0.93	平成18年度の岩瀬浜駅の乗降人員： 446人/日	0.19	4.9	・バリアフリー施設整備	本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)

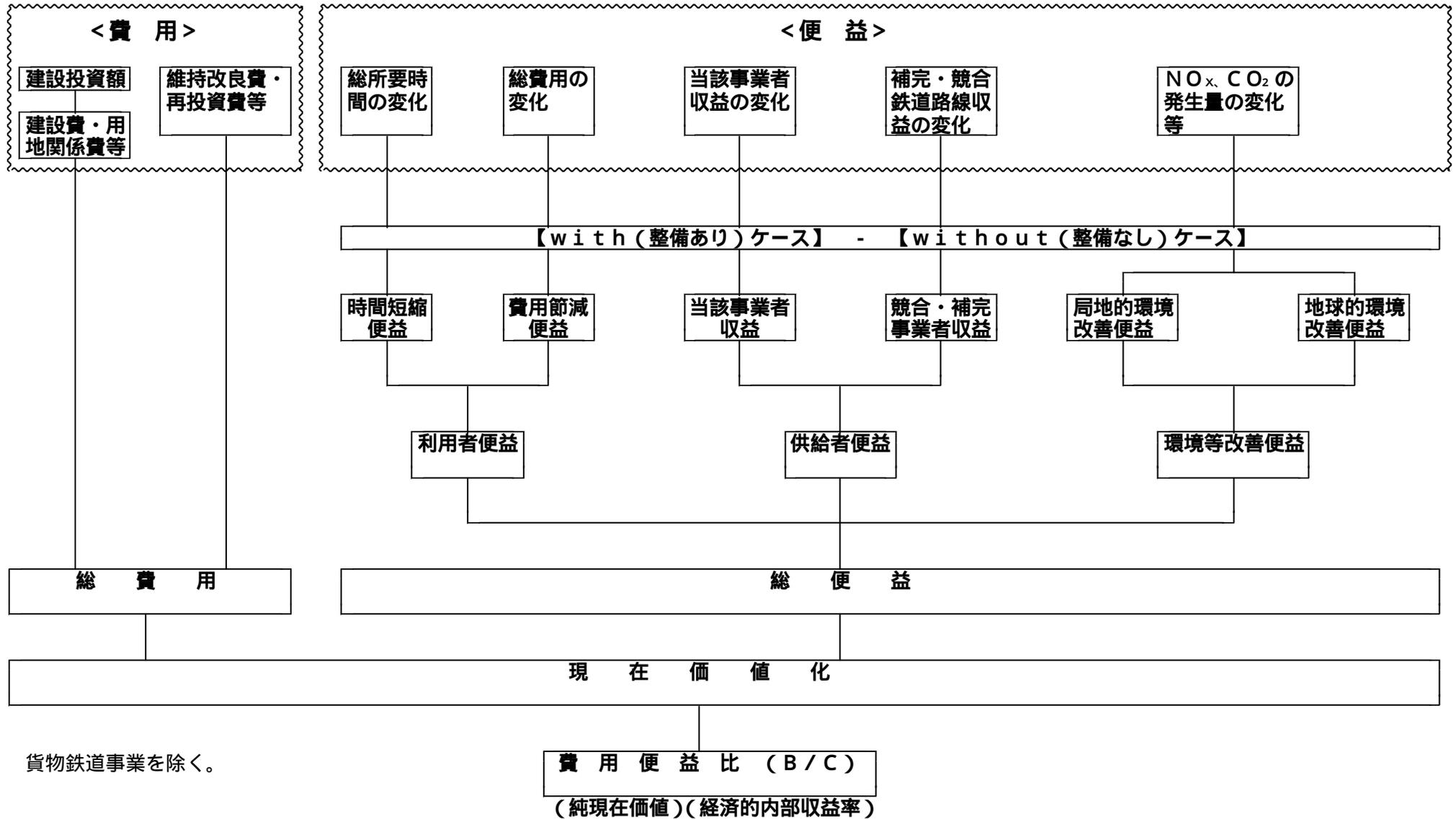
【都市・幹線鉄道整備事業（鉄道駅総合改善事業）】

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				
鉄道駅総合改善事業（西永福駅） 第三セクター	13	68	平成15年度の西永福駅の乗降人員： 18,975人/日	12	5.8	・バリアフリー施設整備 ・歩行者の安全性向上 ・自動車交通利便性向上	本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)
鉄道駅総合改善事業（武蔵藤沢駅） 第三セクター	10	12	平成15年度の武蔵藤沢駅の乗降人員： 21,561人/日	9.2	1.3	・バリアフリー施設整備 ・歩行者の安全性向上 ・自動車交通利便性向上	
鉄道駅総合改善事業（三日市町駅） 第三セクター	11	24	平成15年度の三日市町駅の乗降人員： 21,125人/日	11	2.3	・バリアフリー施設整備 ・歩行者の安全性向上 ・自動車交通利便性向上	

() 西永福駅、武蔵藤沢駅の総事業費には鉄道駅総合改善事業補助対象費だけでなく、関連事業として自由通路整備費等を含めている。

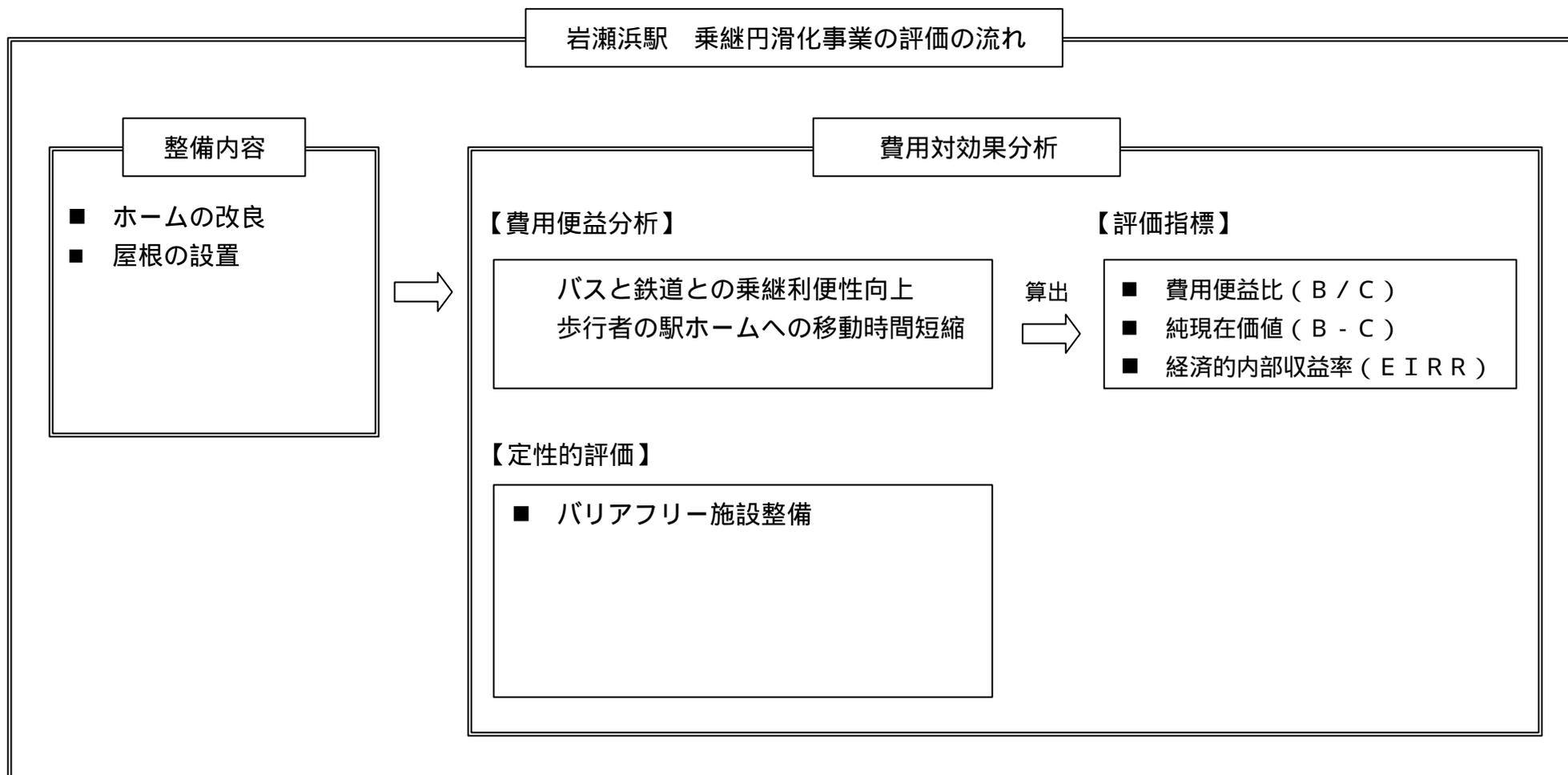
【都市・幹線鉄道整備事業】

費用便益分析の概要



岩瀬浜駅における乗継円滑化事業の評価手法について

岩瀬駅の乗継円滑化事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っているところである。



新規事業採択時評価の結果

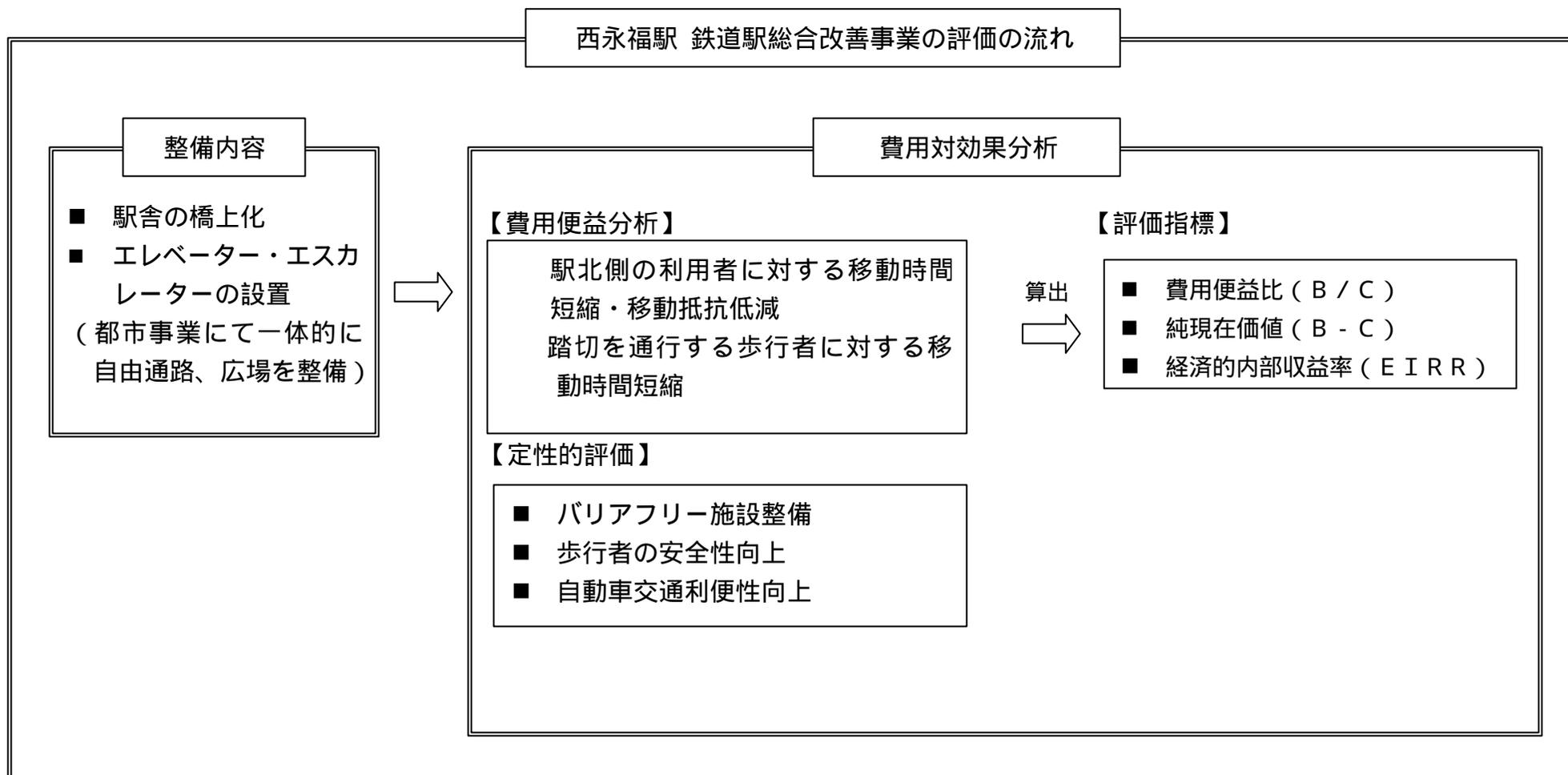
【乗継円滑化事業】

事業名	岩瀬浜駅乗継円滑化事業						
所在地	富山県富山市			事業主体	富山ライトレール(株)		
事業概要	広場の整備と併せて、鉄道ホームを改良することなどにより、鉄道とバスとの乗継ぎ負担の軽減を図る。						
事業期間	平成17年度			総事業費	0.2億円		
目的・必要性	<p>J R 富山港線沿線では、自動車交通からの転換による環境負荷の軽減や少子高齢化社会に対応するため、周辺のまちづくりに併せ L R T を導入する予定である。</p> <p>高い速達性や定時制といった L R T の持つ特性を広範囲に発揮させるため、終端駅である岩瀬浜駅では駅と周辺を結ぶフィーダーバスを導入するとともに、鉄道とバスの乗継ぎ利便性を向上させることとしている。このため、広場整備と一体的な駅の改良を行う必要がある。</p>						
評価の基となる 需要予測	平成18年(L R T 導入時)の岩瀬浜駅乗降人員 446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			移動時間短縮便益			
	費用の生じる時期			平成17年度			
	効果の生じる時期			平成18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		0.2億円(0.2億円)		総便益		0.9億円(1.2億円)
	B / C	4.9(6.0)	B - C	0.7億円(1.0億円)	E I R R	27.8% (27.8%)	
定量的・定性的に 考慮した効果・費用			バスと鉄道との乗継ぎ利便性の向上 歩行者の駅ホームへの移動時間の短縮 バリアフリー施設整備				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等			富山港線の路面電車化や岩瀬浜駅前広場整備について 地元自治体等で調整中				
事業実施によるメリット・デメリット			鉄道とバスとの乗継ぎ利便性の向上 広場から駅ホームへの移動時間の短縮 駅内外のバリアフリー化				
日程・手続			平成17年度事業着手完成予定				
関係者の意見等			地元自治体から強い要望がある。				
備考							

： () は、50年で計算

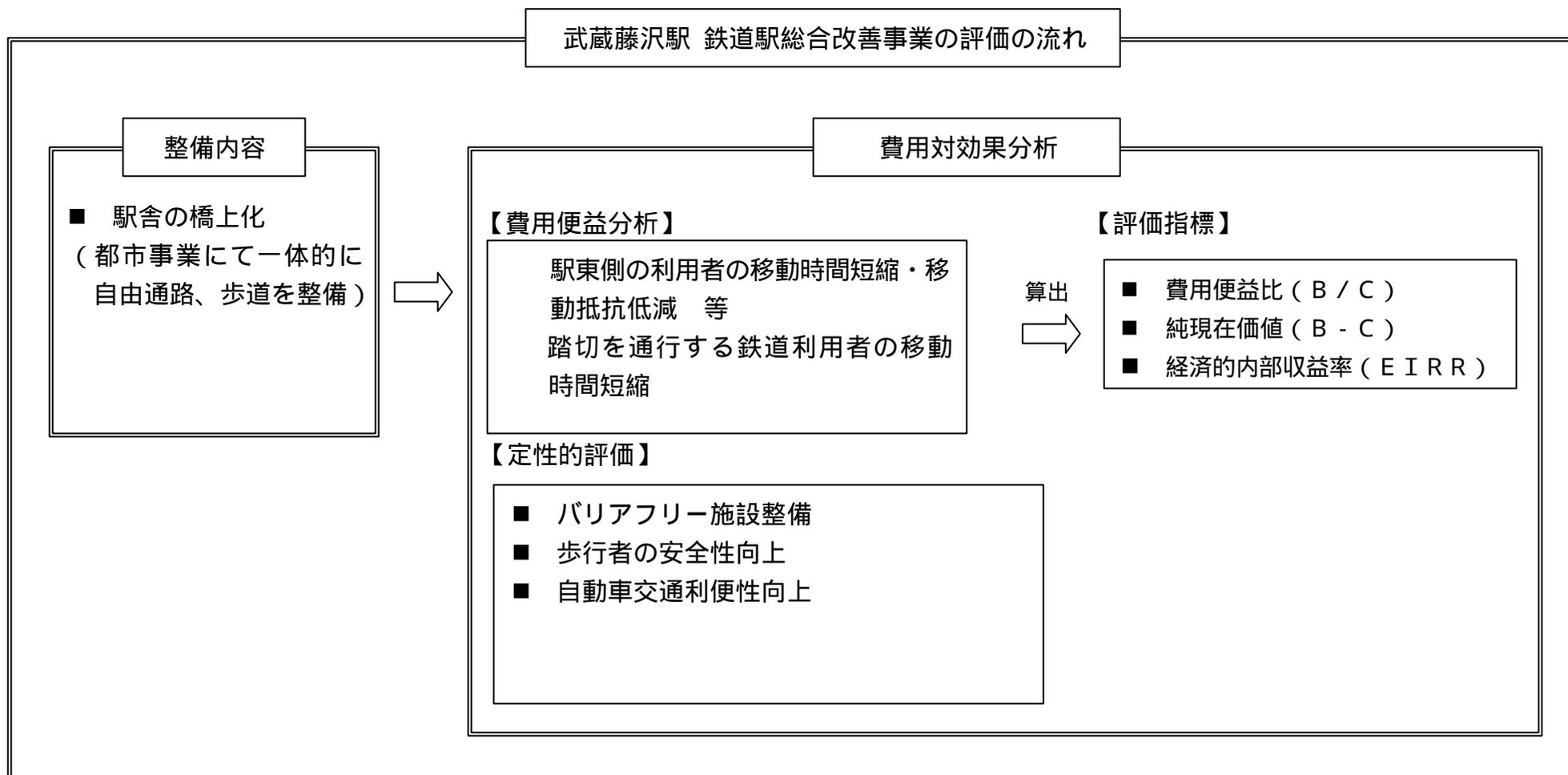
西永福駅における鉄道駅総合改善事業の評価手法について

西永福駅の鉄道駅総合改善事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っている。



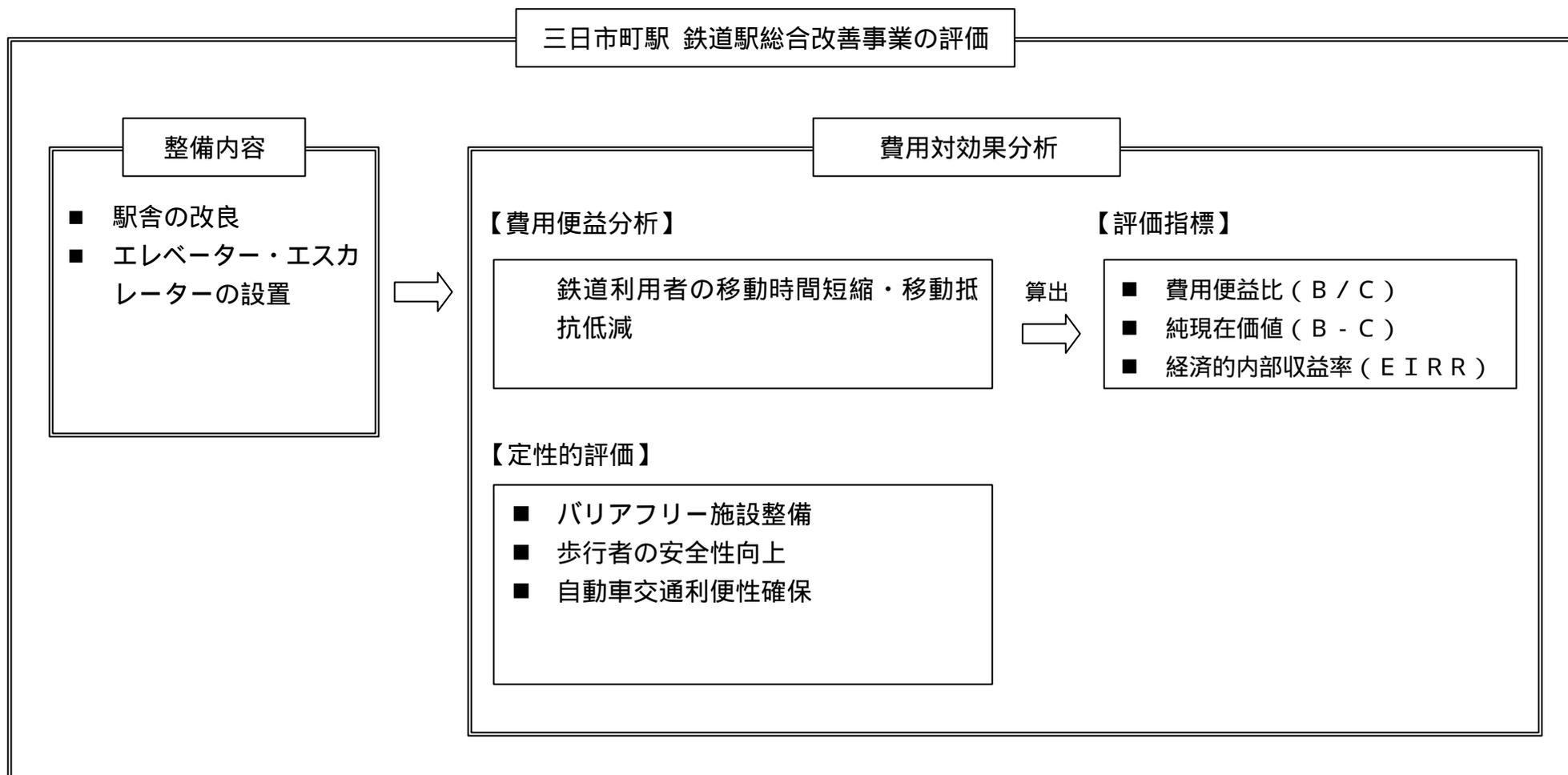
武蔵藤沢駅における鉄道駅総合改善事業の評価手法について

武蔵藤沢駅の鉄道駅総合改善事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っている。



三日市町駅における鉄道駅総合改善事業の評価手法について

三日市町駅の鉄道駅総合改善事業については、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル99補足版」を参考に、以下のような評価を行っている。



新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業名	西永福駅総合改善事業					
所在地	東京都杉並区	事業主体	第三セクター			
事業概要	駅の南北を結ぶ自由通路や広場の整備と一体的に駅舎の橋上化を実施することにより円滑な歩行者動線の確保やバリアフリー化等鉄道利用者や地域住民の利便性の向上を図る。					
事業期間	平成17～19年度	総事業費	13億円			
目的・必要性	駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えており、周辺の住民は大変な不便を被っている。また、駅の改札口が南側しかないことから、駅北側の住民は電車を利用する際に迂回を余儀なくされている。さらに、広場もなく、鉄道利用者及び地域住民からバリアフリー化を含めた早急な改善が求められている。					
評価の基となる 需要予測	平成15年度の西永福駅の乗降人員 18,975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	移動時間短縮・移動抵抗低減便益				
	費用の生じる時期	平成17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16年度		
	総費用	12億円(12億円)	総便益	68億円(84億円)		
	B / C	5.8(7.1)	B - C	56億円(72億円)	E I R R	28.8%(28.8%)
	定量的・定性的に 考慮した効果・費用	駅北側の鉄道利用者の移動時間短縮・移動抵抗低減 踏切を通行する歩行者の移動時間短縮 バリアフリー施設整備 歩行者の安全性の向上、自動車交通利便性向上				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	自由通路の設置は地元から強い要望がある。 駅の改善計画及び周辺のまちづくりについて、地元区と鉄道事業者にて調整中					
事業実施によるメリット・デメリット	歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、鉄道とバスとの乗継利便性の向上、周辺交通の混雑緩和					
日程・手続	平成17年度事業着手、平成19年度完成予定					
関係者の意見等	地元自治体から強い要望がある。					
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、自由通路や広場整備費も含めたものとしている。					

： () 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】

事業名	武蔵藤沢駅総合改善事業				
所在地	埼玉県入間市	事業主体	第三セクター		
事業概要	<p>広場整備に併せて、駅の東西を結ぶ自由通路の設置等と橋上駅舎化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や鉄道で分断された市街地の一体化等鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図る。</p>				
事業期間	平成17～19年度	総事業費	10億円		
目的・必要性	<p>駅周辺500mは鉄道により市街地が分断されている。改札口が駅西側にしかないことから、駅東側の鉄道利用者は駅を利用する際に迂回を余儀なくされている。また、駅南東の住民が駅へのアクセスのために利用する踏切は幅5.5mで歩行者用通路が確保されておらず、駅北東の住民が使用する跨線橋もバリアフリー対応となっていない。</p> <p>駅西側では市による土地区画整理事業により、駅前広場が整備中であるが、駅東側は道路が狭隘であり、都市基盤も一部未整備な状況にある。</p>				
評価の基となる 需要予測	平成15年度の武蔵藤沢駅乗降人員 21,561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		移動時間短縮・移動抵抗低減便益		
	費用の生じる時期		平成17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16年度	
	総費用	9.2億円(9.2億円)	総便益	12億円(15億円)	
	B / C	1.3(1.7)	B - C	3.2億円(6.0億円)	E I R R
析	定量的・定性的に 考慮した効果・費用		移動時間短縮・移動抵抗低減 踏切を通行する鉄道利用者の移動時間短縮 バリアフリー施設整備、歩行者の安全性の向上 自動車交通利便性向上		
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	自由通路の設置は地元から強い要望がある。 駅の改善計画及び周辺のまちづくりについて、地元自治体と鉄道事業者にて調整中				
事業実施によるメリット・デメリット	歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、鉄道とバスとの乗継利便性の向上				
日程・手続	平成17年度事業着手、平成19年度完成予定				
関係者の意見等	地元自治体から強い要望がある。				
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、自由通路や歩道整備費も含めたものとしている。				

：（ ）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】

事業名	三日市町駅総合改善事業					
所在地	大阪府河内長野市	事業主体	第三セクター			
事業概要	駅周辺の都市計画道路や広場、自由通路の整備等と併せて、駅舎の改良やエスカレーター、エレベーターの設置等を行うことにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上を図る。					
事業期間	平成17～18年度	総事業費	11億円			
目的・必要性	<p>三日市町駅前には木造密集市街地で道路は狭隘なため、公共交通機関の乗り入れは困難な状況にある。また、駅の東西を結ぶ踏切は幅員3.8mしかなく歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>都市側では密集市街地の安全性の確保等を目的として、市街地再開発事業により駅前広場や再開発ビル等の整備を実施している。これらの事業効果を発現するとともに、鉄道利用者等の安全性・利便性の向上を図るためには、自由通路と併せた鉄道駅の改良が必要となっている。</p>					
評価の基となる 需要予測	平成15年度の三日市町駅乗降人員 21,125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		時間短縮・移動抵抗低減便益			
	費用の生じる時期		平成17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16年度		
	総費用	11億円(11億円)	総便益	24億円(29億円)		
分析	B / C	2.3(2.8)	B - C	14億円(19億円)	E I R R	12.2%(12.6%)
定量的・定性的に 考慮した効果・費用	鉄道利用者の移動時間短縮・移動抵抗低減 バリアフリー施設整備、歩行者の安全性の向上 自動車交通利便性向上					
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	駅西側の市街地再開発事業は都市再生フェーズ外第3次決定「密集市街地の緊急整備」(H13.12.4)の位置づけ駅の改善計画について、地元自治体と鉄道事業者にて調整中					
事業実施によるメリット・デメリット	歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、鉄道とバスとの乗継利便性の向上					
日程・手続	平成17年度事業着手、平成18年度完成予定					
関係者の意見等	地元自治体から強い要望がある。					
備考						

： () は、50年で計算