

平成22年 3月26日  
国土交通省鉄道局

## 平成22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、新規事業採択時評価等を実施していますが、平成22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	鈴木（内線40503） 直通03-5253-8538
施 設 課	課長補佐	権藤（内線40802） 直通03-5253-8553
総務課企画室	課長補佐	陶山（内線40172） 直通03-5253-8526

## 平成22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	15
鉄道防災事業	26
合計	41

## 平成21年度に実施した完了後の事後評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
都市・幹線鉄道整備事業	6			6			6	
合計	6	0	0	6	0	0	6	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

## 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】

（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事）））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
東京都交通局 大江戸線 勝どき駅 東京都交通局	80	プラットホーム・コンコースの増設、階段等の新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム上やコンコース等の混雑を緩和し、乗降時間を短縮するとともに利用者の安全性の向上を図る。</li> <li>乗降時間の短縮により、列車運行の円滑化が期待され、大江戸線の遅延対策に資する。</li> <li>ホームと地上出入口間の混雑を緩和し、ホーム上のどの階段からも地上出入口へのアプローチが可能となる。</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
東京地下鉄株式会社 有楽町線・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会社	240	駅構内の配線変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>小竹向原駅・千川駅間で発生している交差列車の待機を解消することにより、列車運行の円滑化が期待され、副都心線・有楽町線の遅延対策に資する。（正常時で約40秒～50秒、異常時では約3分～約4分程度の遅延の解消が見込まれる）</li> <li>輸送障害等の際、池袋での折り返しを千川駅・小竹向原駅間での折り返しに変更することで、運転本数の確保が可能となる。</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
東京地下鉄株式会社 有楽町線 豊洲駅 東京地下鉄株式会社	14	駅構内の配線変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送障害等による運転整理を実施する際、後続列車に支障することなく折返運転が可能となり、正常ダイヤへの回復の円滑化が期待される。</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
東京地下鉄株式会社 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会社	40	プラットホームの延伸、階段等の撤去・新設、改札の撤去・新設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム上の混雑を緩和し、乗降時間を約10秒短縮するとともに利用者の安全性の向上を図る。</li> <li>乗降時間の短縮により、列車運行の円滑化が期待され、東西線の遅延対策に資する。</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
東京地下鉄株式会社 東西線 門前仲町駅 東京地下鉄株式会社	8.0	プラットホームの拡幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム上の混雑を緩和し、乗降時間を約5秒程度短縮するとともに利用者の安全性の向上を図る。</li> <li>乗降時間の短縮により、列車運行の円滑化が期待され、東西線の遅延対策に資する。</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
名古屋市交通局 桜通線 国際センター駅 名古屋市交通局	3.3	エレベーター(1基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
名古屋市交通局 桜通線 久屋大通駅 名古屋市交通局	4.0	エレベーター(2基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
名古屋市交通局 鶴舞線19駅 名古屋市交通局	4.6	電光式旅客案内表示装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>情報コミュニケーション制約の解消</li> <li>自力での移動可能性の確保に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)
大阪市交通局 谷町線 谷町四丁目駅 大阪市交通局	13	エレベーター(3基)	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>自力での移動可能性の確保に資する</li> <li>肉体疲労軽減に資する</li> </ul>	本省鉄道局 財務課 (課長 松本 年弘)

#### 【都市・幹線鉄道整備事業】

（鉄道施設総合安全対策事業（鉄道駅耐震補強事業））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
小田急電鉄株式会社・小田原線・町田駅第3セクター等	0.40	高架橋柱の耐震補強	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震による被害の軽減</li> <li>発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する</li> <li>安全の確保</li> </ul>	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

小田急電鉄株式会社・小田原線・小田急多摩センター駅第3セクター等	0.20	高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
近畿日本鉄道株式会社・大阪線・名張駅第3セクター等	0.43	駅部柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
遠州鉄道株式会社・鉄道線・新浜松駅第3セクター等	2.5	高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
京阪電気鉄道株式会社・本線・深草駅第3セクター等	0.30	高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
北大阪急行電鉄株式会社・南北線・江坂駅第3セクター等	2.3	高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

【鉄道防災事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
根室線(音別～古瀬) 北海道旅客鉄道株式会社	0.23	落石止擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
根室線(白糠～西庶路) 北海道旅客鉄道株式会社	0.35	落石止擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
函館線(石倉～落部) 北海道旅客鉄道株式会社	0.07	土留擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
函館線(山越～八雲) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
室蘭線(豊浦～洞爺) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
日高線(豊郷～清昌) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
日高線(厚賀～大狩部) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
日高線(大狩部～節婦) 北海道旅客鉄道株式会社	0.12	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
日高線(節婦～新冠) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
日高線(静内～東静内) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
予讃線(伊予三芳～伊予桜井) 四国旅客鉄道株式会社	0.09	土砂止柵	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

予讃線(波方～大西) 四国旅客鉄道株式会社	0.13	張コンクリート	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
予讃線(伊予中山～伊 予立川) 四国旅客鉄道株式会社	0.15	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
予讃線(伊予平野～千 丈) 四国旅客鉄道株式会社	0.06	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
予讃線(八幡浜～双岩) 四国旅客鉄道株式会社	0.04	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
予讃線(伊予出石～伊 予白滝) 四国旅客鉄道株式会社	0.07	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
土讃線(阿波川口～小 歩危) 四国旅客鉄道株式会社	0.34	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
土讃線(小歩危～大歩 危) 四国旅客鉄道株式会社	0.27	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
土讃線(土佐穴内～大 杉) 四国旅客鉄道株式会社	0.05	落石止柵	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
筑肥線(福吉～鹿家) 九州旅客鉄道株式会社	0.25	落石止柵	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
肥薩線(海路～吉尾) 九州旅客鉄道株式会社	0.20	コンクリート吹付	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
肥薩線(球泉洞～一勝 地) 九州旅客鉄道株式会社	0.29	コンクリート吹付	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
肥薩線(那良口～渡) 九州旅客鉄道株式会社	0.11	コンクリート吹付	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
久大線(天ヶ瀬駅構内) 九州旅客鉄道株式会社	0.16	落石防護網	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
指宿枕崎線(喜入～前 之浜) 九州旅客鉄道株式会社	0.30	土砂止擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)
指宿枕崎線(前之浜～ 生見) 九州旅客鉄道株式会社	0.16	土砂止擁壁	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の 保全保護に寄与する ・防災工事の必要性が高い ・需要及びネットワーク面等からみた路線の重要性が 高い	本省鉄道局 施設課 (課長 高橋俊晴)

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業))

事業名 (事業実施期間)	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
福岡市高速鉄道3号線整備事業 福岡市交通局	5年以内	2,811	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 計画時(免許申請時) 3,231億円 → 実績 2,811億円                      工期 計画時(免許申請時) 11年4ヶ月 → 実績 9年8ヶ月                      輸送人員 計画時(免許申請時) 約11万人/日 → 実績(平成20年度) 約6万人/日                      B/C 事後評価時 1.6 (B 5,452億円、C 3,400億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      ・七隈線沿線で都心部への30分圏域が拡大し、利便性が向上した。                      ・従前は路面交通しか交通手段がなく、渋滞等による定時性の確保が課題となっていたが、七隈線の整備により課題の解消に寄与した。                      ・沿線まちづくり(市街地再開発などの面的開発、病院や大学等の施設更新など)が進展した。                      ・CO2、NOx排出量の削減、ヒートアイランド現象の抑制、道路混雑緩和が認められる。</p> <p>(改善措置の必要性)                      今後も経費節減と需要喚起に取り組む。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      一定の整備効果が得られていること、乗車人員が増加傾向にあること等から、再度の事後評価は必要ないと考えている。なお、沿線人口が見込まれる開発の状況を把握していくとともに、七隈線全体計画の中で必要に応じて評価を行っていく。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      乖離分析結果の反映などにより、需要予測の精度向上に取り組む。</p>	対応なし	福岡市交通局 鉄道土木部計画課 (課長 中村貴久)
東西線(六地蔵・醍醐間)建設事業 京都市交通局	5年以内	556	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 計画時(免許申請時) 712億円 → 実績 556億円                      工期 計画時(免許申請時) 7年 → 実績 7年                      輸送人員 計画時(免許申請時) 54,087人/日                      → 実績(平成20年度) 約17,000人/日                      B/C 事後評価時 1.2 (B 809億円、C 692億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      ・京都市都心部及び大阪方面への広域的な鉄道ネットワークを完成させるとともに沿線における住宅開発や慢性化している路面交通渋滞に対応。                      ・京都市都心部及び大阪方面への移動時間が短縮されるとともに、事業実施区間周辺で乗用車交通量が減少傾向にあることなど鉄道整備による効果が発現されている。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      ・沿線における開発は整備前から現在も行われている。                      ・地下鉄延伸前後で沿線の自動車交通量に変化が生じており、地下鉄延伸の効果が考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性)                      本事業により効果が発現していることから、改善措置の必要はないが、さらに多くのお客様にご利用いただけるよう、今後も引き続き増収・増客に取り組んで行く。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      本事業により、移動時間の短縮、運賃の節減が図れ、東西線の乗車人員が増加していることから、効果が発現しており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      社会経済情勢の変化を考慮するとともに具体的な計画の内容について一層的確に評価し、数値等の根拠や算出過程を明確にするとともに、利用可能な最新の数値等を使用して事業の計画を行う。</p>	対応なし	京都市交通局 高速鉄道部営業課 (課長 見山敏男)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(空港アクセス鉄道等整備事業))

事業名 (事業実施期間)	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
中部国際空港連絡線整備事業 中部国際空港連絡鉄道(株)	5年以内	570	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 計画時(許可申請時) 708億円 → 実績 570億円                      工期 計画時(許可申請時) 4年 → 実績 3年7ヶ月                      輸送人員 計画時(許可申請時) 44,000人/日                      → 実績(平成20年度) 23,900人/日                      B/C 事後評価時 1.9 (B 1,094億円、C 575億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      ・名古屋都心部と空港間を最短28分でアクセスすることが可能となり、空港利用客の利便性向上が図られた。                      ・空港島就業者の通勤手段として鉄道(空港線)利用の割合が高まっており、就業者の約66%が鉄道を利用している。                      ・空港開港による就業機会の拡大、空港に関連する社会資本インフラの拡充、土地区画整理事業等の進展により、平成16年(2004年)まで人口減少下にあった常滑市の人口は近年増加傾向にある。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      ・世界的な景気後退、新型インフルエンザの流行等に伴う航空旅客の落ち込み                      ・航空旅客の減少に伴う就航路線の減少・旅客便数の減便                      ・空港島及び対岸部における開発プロジェクトの進捗の遅れ</p> <p>(改善措置の必要性)                      一定の整備効果が現れており、当面のところ改善措置の必要性はないが、引き続き、第二種鉄道事業者と協働しながら、安全な運行管理、施設管理等に努め、鉄道利用者の増加、輸送力の維持等に向けた取り組みを進める。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      今後の事後評価の必要性はないが空港線の需要が大幅に落ち込んだ場合には、周辺の開発プロジェクトの直近の動向等を踏まえて評価・検証が必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      本事業は、事業単体毎でなく、周辺の開発プロジェクトや他の交通アクセス整備、関連投資等を含めた空港システム全体で一体的に事業評価を実施する方が、それぞれの事業の相乗効果等の計測も期待できるため、より適切ではないかと考えられる。</p>	対応なし	中部国際空港連絡鉄道(株)管理部 (副長 石川貴康)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 (事業実施期間)	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
西名古屋港線整備事業 名古屋臨海高速鉄道(株)	5年以内	750	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 計画時(免許申請時) 965億円 → 実績 750億円                      工期 計画時(免許申請時) 7年 → 実績 7年                      輸送人員 計画時(免許申請時) 83,158人/日                      → 実績(平成20年度) 26,495人/日                      B/C 事後評価時 1.2 (B 1,268億円、C 1,023億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      ・目的地への所要時間が短縮され、運賃が削減される。                      ・自家用車の利用が削減されることにより道路混雑が緩和され、交通事故が減る。                      ・大気汚染が減り、地球環境の改善につながる。</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      ・少子高齢化の進展等に伴う修学・通学人口の減少・景気後退による就業、従業人口の減少                      ・情報化社会の進展による業務トリップの減少</p> <p>(改善措置の必要性)                      利用者数については、現在のところ増加傾向を維持しているが、長期的には人口減少に伴う通勤・通学需要の減少が想定されるため、引き続き積極的な利用促進策に取り組むとともに、更なる経費削減に努める必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      今後の事後評価の必要性はないと思われるが、輸送実績が当初の計画地を下回っていることを踏まえ、今後も継続的な需要確認を行い、利用促進に反映していくことが必要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      利用者や沿線住民の当該事業への期待や要望等が、率直に反映されるもの(パブリックコメントやアンケートの実施等が必要となる可能性もある)もの指標(事業による効果・影響)の一つとして考えられる。</p>	対応なし	名古屋臨海高速鉄道(株)総務部総務課 (課長 嶺瀬滝雄)



<p>幹線鉄道等活性化事業(高速化) 〔愛知環状鉄道線〕 愛知環状鉄道(株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>156</p> <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時): 195億円 実績値: 156億円 工期 想定値(新規採択時): 6年 実績値: 5年10ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時): 3.0万人/日(平成17年度)、4.2万人/日(平成37年度) 実績値: 2.9万人(平成17年度)、3.7万人(平成20年度)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 1)事業効率(費用対便益) [平成21年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 193億円(195億円) 便益 852億円(1062億円) 費用便益比 B/C 4.42(5.45) 2)事業による効果・影響 ・岡崎駅—高蔵寺駅間の所要時間: 9分短縮(72分→63分) ・運行本数: 3割増発(74~78回/日→96~104回/日) ・平均列車間合い: 7分短縮(29分間隔→22分間隔) ・輸送力: 1.8倍(216百人/日→398百人/日) ・輸送人員: 1.4倍(20,578人/日[H12]→29,232人/日[H17]) ・沿線4市の人口や従業者数などの概況を示す指標は、いずれも愛知県全体を上回る高い伸びを示しており、これら増大する交通需要に十分対応することで、自動車利用との適切な役割分担に寄与している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線地域の堅調な人口増加と活発な地域経済情勢を背景に、供用開始後も輸送人員は大幅に増加している。(供用開始時[H17]29,232人/日が4年目[H20]37,064人/日と1.3倍に増加) ・P&amp;Rや駅前広場整備等の利用促進に向けた取組みが、沿線市や地域住民、商工会議所等の各種団体、沿線企業等と一体となって行われている。</p> <p>(改善措置の必要性) ・地域の産業、生活活動、都市活動をささえる基盤として重要な役割を果たしている。一方、昨今の世界的な経済危機による地域経済情勢への影響や少子化に伴う通学需要の減少も危惧されるが、今後も地域と連携し利用促進を図っていくことが重要である。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・輸送人員は現在までのところ順調に増加傾向を維持していることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>愛知環状鉄道(株) 運輸部管理課 (管理課長 梶原雅一郎)</p>
<p>幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化) 〔高蔵寺駅〕 愛知環状鉄道(株)</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p> <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(新規採択時): 35億円 実績値: 22億円 工期 想定値(新規採択時): 3年 実績値: 2年8ヶ月 輸送人員 想定値(新規採択時): 5.2千人/日(平成17年度)、8.2千人/日(平成37年度) 実績値: 2.5千人(平成17年度)、3.8千人(平成20年度)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 1)事業効率(費用対便益) [平成21年度価格] 計算期間: 30年(50年) 費用 30億円(30億円) 便益 95億円(126億円) 費用便益比 B/C3.20(4.22) 2)事業による効果・影響 ・JR名古屋方面との直通化による乗換解消(16本/日の運行開始) ・名古屋方面の乗換待ち時間の短縮(平均3分短縮) ・名古屋方面の乗換客(直通列車利用含む)の増加(1.4倍) ・直通化により、直通列車の利用者のみならず、乗換客も大幅に増加し、JR名古屋駅からの直通列車の運行による当該地域へのアクセス改善によるイメージアップ効果にも寄与していると考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・沿線全体では夜間人口、従業人口とも増加傾向にあるが、ピーク時に直通列車が運行する瀬戸口駅—中水野駅間では、近年、従業人口が減少に転じている。([H12]304百人が[H17]288百人と5%減) ・瀬戸市駅周辺に立地している大学が、H19.4に別地域へキャンパスを新設し、学生数が5,400人から700人に減少した。 ・他社線の運賃値下げや、都市間高速バスの運行開始等が実施され、名古屋方面への競合公共交通機関のサービス向上が図られている。</p> <p>(改善措置の必要性) ・名古屋方面との乗換客は順調に増加傾向を維持しているが、輸送実績が計画を下回っていることを踏まえ、今後も需要の確認を継続的に行い、利用促進に反映する必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の主たる目的は達成され、一定の整備効果が得られていることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>愛知環状鉄道(株) 運輸部管理課 (管理課長 梶原雅一郎)</p>