

平成21年 3月31日
国土交通省鉄道局

平成21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21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

幹線鉄道課	課長補佐	吉澤（内線40322） 直通03-5253-8532
財務課	課長補佐	鈴木（内線40503） 直通03-5253-8538
施設課	課長補佐	林（内線40832） 直通03-5253-8553
施設課鉄道防災対策室	課長補佐	大崎（内線40822） 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21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	12
鉄道防災事業	29
合計	41

平成20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	2			2			2	
整備新幹線整備事業	1			1			1	
合計	3	0	0	3	0	0	3	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

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)			
		便益の内訳及び主な根拠					
青い森鉄道駅整備事業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	12	18	[内訳] 利用者便益:14億円 供給者便益:4億円 [主な根拠] 野内駅 乗車人員:H27年 度 113千人/年 H37年度 89千人/年 筒井駅 乗車人員:H27年 度 201千人/年 H37年度 164千人/年	11	1.6	・本事業は、青森市を中心とした地域の協議会に おける合意形成を経て実施されるものであり、地 域のニーズに適確に対応した取組みとして、当該 路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
ひたちなか海浜鉄道輸 送改善事業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	1.4	4.0	[内訳] 利用者便益:5.3億円 供給者便益: 1.3億円 [主な根拠] 平日ピーク時利用者数: 376人/日	1.3	3.1	・本事業は、ひたちなか市を中心とした地域の協 議会における合意形成を経て実施されるものであ り、地域のニーズに適確に対応した取組みによ り、当該路線の利用促進と沿線地域の活性化が図 られる。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
富山地方鉄道輸送改善 事業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	17	20	[内訳] 利用者便益:20億円 [主な根拠] 環状区間利用者:2,399人 /日	17	1.2	・本事業は、富山市を中心とした地域の協議会に おける合意形成を経て実施されるものであり、地 域のニーズに適確に対応した取組みとして、当該 路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
福井鉄道駅整備事業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	0.75	3.6	[内訳] 利用者便益:0.08億円 供給者便益:3.5億円 [主な根拠] 新駅利用者数:104千人/ 年	0.70	5.2	・本事業は、福井市を中心とした地域の協議会に おける合意形成を経て実施されるものであり、地 域のニーズに適確に対応した取組みとして、当該 路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
阪急電鉄駅整備事業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	20	56	[内訳] 利用者便益:47億円 供給者便益:7.9億円 環境改善便益:0.08億円 [主な根拠] 新駅利用者数:8000人/ 日	18	3.1	・本事業は、長岡京市を中心とした地域の協議会 における合意形成を経て実施されるものであり、 地域のニーズに適確に対応した取組みとして、当 該路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られ る。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
和歌山電鐵輸送改善事 業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	4.5	20	[内訳] 利用者便益:20億円 供給者便益:0.38億円 [主な根拠] 輸送人員:212万人/年	3.7	5.6	・本事業は、和歌山市を中心とした地域の協議会 における合意形成を経て実施されるものであり、 地域のニーズに適確に対応した取組みにより、当 該路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られ る。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
J R 西日本輸送改善事 業 地域公共交通活性化・ 再生協議会	8	89	[内訳] 利用者便益:87億円 供給者便益:2.9億円 環境改善便益:0.04億円 [主な根拠] 利用者数:6,306人/日	31	2.8	・本事業は、広島市を中心とした地域の協議会に おける合意形成を経て実施されるものであり、地 域のニーズに適確に対応した取組みとして、当該 路線の利用促進と沿線地域の活性化が図られる。	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)

【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)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 東銀座駅) 東京都交通局	0.1	車椅子対応トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 有楽町線 桜田門駅) 東京地下鉄株式会社	3.5	エレベーター 1基	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する 	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 半蔵門線 青山一丁目駅) 東京地下鉄株式会社	2.3	エレベーター 1基	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する 	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 名城線 市役所駅) 名古屋市交通局	1.2	エレベーター 1基	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する 	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 名港線 名古屋港駅) 名古屋市交通局	1.6	エレベーター 1基	<ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・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 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する 	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林康人)

【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)
石北線(安国～生野) JR北海道	0.15	落石止擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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(御崎～母恋) JR北海道	0.74	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・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(音別～古瀬) JR北海道	0.15	護岸擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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) JR北海道	0.15	護岸擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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～清島) JR北海道	0.15	護岸壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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) JR北海道	0.15	護岸根固	<ul style="list-style-type: none"> ・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) JR北海道	0.12	護岸擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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) JR北海道	0.15	護岸擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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(新冠～静内) JR北海道	0.14	護岸壁	<ul style="list-style-type: none"> ・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) JR北海道	0.15	護岸擁壁	・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)
高德線(鶴羽～丹生) JR四国	0.06	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(関川～多喜浜) JR四国	0.08	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(伊予立川～内子) JR四国	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)
予讃線(伊予上灘～下灘) JR四国	0.14	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(春賀～五郎) JR四国	0.10	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)
予土線(出目～松丸) JR四国	0.03	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)
予土線(真土～西ヶ方) JR四国	0.10	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)
予土線(西ヶ方～江川崎) JR四国	0.11	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)
土讃線(小歩危～大歩危) JR四国	0.09	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)
徳島線(江口～三加茂) JR四国	0.10	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)
土讃線(土佐岩原～豊永) JR四国	0.11	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) JR四国	0.12	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)
予土線(半家～十川) JR四国	0.03	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)
予土線(土佐大正～打井川) JR四国	0.08	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)
筑肥線(鹿家～浜崎) JR九州	0.28	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)

肥薩線(瀬戸石～海路) JR九州	0.18	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)
肥薩線(海路～吉尾) JR九州	0.18	のり面工	・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(白石～球泉洞) JR九州	0.21	のり面工	・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) JR九州	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)

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（総合連携計画事業）】

事業概要					
事業名	青い森鉄道線駅整備事業	整備区間	東北本線（H22経営分離予定） 野内～矢田前間、東青森～青森間		
供用年度	平成23年度（野内） 平成24年度（筒井） (建設期間:平成21～24年度)	総事業費	12億円		
事業の目的・必要性					
<p>【全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 青森県青森市は県庁所在都市で唯一特別豪雪地帯に指定され、積雪期の交通障害による地域生活への影響が深刻で、路線バス等と比較し定時性・大量輸送性に優れる鉄道を、都市内交通機関として活用することへの県民・市民の期待は大きい。 ・ 並行在来線として経営分離される青い森鉄道線の経営環境は厳しいものと想定され、利用者増加のため、利便性向上対策を講じることが急務となっている。 ・ 青い森鉄道線へ新駅の設置により、通勤・通学等都市内交通機関としての利用利便性の向上を図り、経営持続可能性を高めて当該鉄道線の活性化を促し、もって青森市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの基本理念「コンパクトシティの形成」を支え、自家用自動車に過度に依存しない人と環境に優しい総合都市交通体系の一翼を担うことを主な目的とする。 					
事業効率					
費用便益分析					
費用	11億円 (11億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、維持補修経費			
便益	18億円 (20億円)	貨幣換算した主なもの：駅アクセス時間			
B / C	1.6 (1.8)	B - C	6.7億円 (8.8億円)	E I R R	8.8% (9.1%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	1.63		1.58		1.62
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	1.56		1.61		1.58
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>野内駅 乗車人員：H27年度 113,150人/年 H37年度 89,060人/年 筒井駅 乗車人員：H27年度 201,480人/年 H37年度 163,885人/年 (「並行在来線(目時・青森間)将来需要予測調査(平成19年3月)」による)</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	<p>【野内地区】</p> <p>利用の大宗を占める高校通学者は、従来の鉄道利用(野内駅)に比べ2分程度の時間短縮が図られ、利便性・快適性等が向上する。 青森市営バス東部営業所の付近への立地となることから、市域一円のネットワークを有する路線バスとの連携により、更なる利便の向上が期待される。</p> <p>【筒井地区】</p> <p>従来の鉄道利用(東青森駅)に比べ15分程度の時間短縮が図られ、また、青森駅とのアクセスの面でも5分以上の時間短縮効果がある。 積雪期の交通障害に伴い、路線バス等の走行速度が低下することから、一層の時間短縮効果が見込まれる。</p>				

社会全体への効果・影響	市内における公共交通圏域が広がる。 マイカー利用から鉄道利用への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO ₂ 排出量の削減が見込まれる。
-------------	--

実施環境

【事業の実行性】

関係主体の合意

県（鉄道事業者）及び青森市（地元自治体）が事業費を負担し、現東北本線を運営するJR東日本に委託して基本調査（測量、地質調査、基本設計）を実施している。

用地の確保

駅本体はほぼ既存鉄道敷地内に配置され、新たな用地取得は少ない。

【事業の成立性】

上位計画との関連

「青森市都市計画マスタープラン」（自家用自動車に過度に依存しない総合都市交通体系）、「青森市中心市街地活性化基本計画」（中心市街地へアクセスしやすい鉄道網の再編）、「青森市総合都市交通体系整備計画」（筒井地区等新駅）等において方向付けがされている。

他事業との関連

平成23年度に県立青森工業高校の移転開学が予定されており、当該事業の実施は急務である。

備考

() は 5 0 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（総合連携計画事業）】

事業概要					
事業名	ひたちなか海浜鉄道湊線輸送改善事業		整備区間	ひたちなか海浜鉄道湊線	
供用年度	平成21年度		総事業費	1.35億円	
事業の目的・必要性					
<p>ひたちなか海浜鉄道は、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、地域と事業者が一体となって利用の活性化に向けた取組を進めている。総延長14.3kmの湊線は、行き違い施設のある駅はほぼ中間的那珂湊駅のみであるため、施設面の制約から旅客流動にマッチしたダイヤを組むことが難しくなっている。今般、金上駅に行き違い施設を新設することにより、増回を行うなどダイヤの自由度を高め、旅客の利便性向上させ、当該路線の利用促進、活性化を図ることを目的としている。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	1.3億円 (1.3億円)	貨幣換算した主なもの： 建設費			
便益	4.0億円 (4.9億円)	貨幣換算した主なもの： 利用者便益（待ち時間短縮）、供給者便益			
B / C	3.1 (3.8)	B - C	2.7億円 (3.6億円)	E I R R	17.5% (17.6%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	3.2		2.8		3.0
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	2.9		3.4		
上記分析の基礎とした需要予測 増便区間の平日ピーク時利用者数：376人/日					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	ダイヤ改善による旅客の待ち時間短縮				
社会全体への効果・影響	利用促進の取組と併せた列車増回による利用者の利便性向上により、湊線の活性化が図られる。				
実施環境					
法定協議会において国、関係自治体、事業者等で十分な協議が行われている。					
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費補助（総合連携計画事業）】

事業概要					
事業名	富山地方鉄道富山軌道線輸送改善事業	整備区間	富山地方鉄道富山軌道線		
供用年度	平成21年度 (建設期間:平成21年度)	総事業費	1.7億円		
事業の目的・必要性					
富山地方鉄道では、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、平成21年12月に開業を予定している市内電車環状線に新たに導入する低床車両（LRV）の車長や床面高に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図ることを目的としている。					
事業効率					
費用便益分析					
費用	17億円 (17億円)	貨幣換算した主なもの： 建設費用、車両購入費			
便益	20億円 (28億円)	貨幣換算した主なもの： 利用者便益（移動時間短縮、待ち時間短縮、道路混雑緩和）			
B / C	1.2 (1.7)	B - C	3.9億円 (11億円)	E I R R	5.4% (6.7%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	1.3		1.2		1.2
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	1.2		1.2		-
上記分析の基礎とした需要予測 環状区間（西町～丸の内）利用者：2,399人/日					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	便数・運行経路選択の増加による旅客の時間短縮 電停のバリアフリー化や走行環境改善による利便性や快適性の向上				
社会全体への効果・影響	LRVの導入と一体的に実施される電停改良や重軌条化等の利便性・快適性の向上により、市内路面電車利用の活性化が図られる。				
実施環境					
法定協議会において国、自治体、事業者等で十分な協議が行われている。					
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費補助（総合連携計画事業）】

事業概要					
事業名	福井鉄道福武線新駅整備事業	整備区間	武生新駅～田原町駅		
供用年度	平成22年度(2年間)	総事業費	0.75億円		
事業の目的・必要性					
<p>福井鉄道福武線は、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、地域・事業者が一体となって再建を進めている。</p> <p>安全性・利便性の向上、営業強化を通じた経営改善の一環として、沿線の宅地化や商業施設の郊外化が進んでいる状況を鑑み、住民ニーズ等を踏まえた新駅を3箇所設置して、新たな需要を開拓し、当該路線の利用促進、活性化を図ることを目的としている。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	0.7億円 (0.7億円)	貨幣換算した主なもの： 建設費			
便益	3.6億円 (4.7億円)	貨幣換算した主なもの： 利用者便益（駅アクセス時間短縮）、供給者便益			
B / C	5.18 (6.62)	B - C	2.9億円 (4.0億円)	E I R R	25.0% (25.0%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	5.70		4.71		5.01
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	4.66		5.75		5.16
<p>上記分析の基礎とした需要予測 新駅利用者数：104千人/年</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	駅へのアクセス時間短縮				
社会全体への効果・影響	利用促進の取組と併せた新駅設置による利用者の利便性向上により、福武線の活性化が図られる。				
実施環境					
法定協議会において国、関係自治体、事業者等で十分な協議が行われている。					
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費補助(総合連携計画事業)〕

事業概要					
事業名	阪急電鉄京都線駅整備事業	整備区間	阪急京都線大山崎駅～長岡天神駅		
供用年度	平成24年度 (建設期間:平成21～24年度)	総事業費	20億円		
事業の目的・必要性					
阪急電鉄京都線沿線にある長岡京地域において、交通不便地域の解消が求められており、新駅の設置による鉄道等の新たな交通結節点を創出して近隣住民の利便性の向上を図ることにより、公共交通の利用を促進すること目的としている。					
事業効率					
費用便益分析					
費用	18億円 (18億円)	貨幣換算した主なもの: 建設費			
便益	56億円 (68億円)	貨幣換算した主なもの: 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益			
B / C	3.1 (3.7)	B - C	15.8億円 (16.0億円)	EIRR	3.8% (5.0%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	3.16		2.80		2.99
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	2.01		3.35		3.34
上記分析の基礎とした需要予測 新駅乗降客数 8,000人 / 日					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	交通アクセス性の向上 ・交通不便地域の解消による移動時間の短縮、利便性向上 ・バス路線の再編による桂川対岸方面・周辺観光地への利便性の向上 ・高速道路との結節、高速バスの乗入による京都府北部(宮津、舞鶴～亀岡)方面へのアクセス性向上				
社会全体への効果・影響	交通混雑緩和・環境負荷軽減等 ・バス路線再編による市内中心部(長岡天神駅周辺)の交通混雑緩和 ・パーク&ライド駐車場整備による京都市、観光地への自動車交通抑制 ・公共交通利用促進、自転車・徒歩前提の端末交通促進による自動車交通の抑制、環境負荷軽減				
実施環境					
上位計画での位置づけ 「長岡京市都市計画マスタープラン(平成20年3月)」 「長岡京市南部地区都市再生整備計画」 により、高速道路と阪急新駅等の都市基盤施設を整備することにより新たな交通結節点を創出し、公共交通の利便性強化、魅力ある都市機能、拠点形成を目指すことが計画されている。					
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費補助（総合連携計画事業）】

事業概要					
事業名	和歌山電鐵貴志川線輸送改善事業	整備区間	和歌山電鐵貴志川線		
供用年度	平成23年度 (建設期間:平成21～23年度)	総事業費	4.46億円		
事業の目的・必要性					
<p>和歌山電鐵貴志川線は、地域公共交通総合連携計画に基づき、地域・事業者が一体となって活性化に向けた取組を進めている。</p> <p>その一環として、運行速度・ダイヤの制約となっている変電施設を改良して、ダイヤのパターン化・所要時間を短縮するとともに、利用者の多い貴志駅を改良して、利用しやすい駅環境を創出することにより、利用者の利便性の向上を通じた地域の活性化を図ることを目的としている。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	3.7億円 (4.4億円)	貨幣換算した主なもの： 建設費、再投資			
便益	20.4億円 (25.4億円)	貨幣換算した主なもの： 利用者便益（所要時間短縮）、供給者便益（保守費用節減）			
B / C	5.55 (5.78)	B - C	16.8億円 (21.0億円)	E I R R	28.3% (28.3%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	6.1		5.1		5.4
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	5.0		6.2		5.6
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>輸送人員：212万人/年（平成19年度実績）</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	運行所要時間の短縮（3分） ダイヤのパターン化				
社会全体への効果・影響	利用促進の取組と併せたダイヤ改正や駅改良による利便性向上により、貴志川線の活性化が図られる。				
実施環境					
法定協議会において国、関係自治体、事業者等で十分な協議が行われている。					
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費補助(総合連携計画事業)]

事業概要					
事業名	JR可部線輸送改善事業	整備区間	可部線		
供用年度	平成25年度 (建設期間:平成21～25年度)	総事業費	8億円		
事業の目的・必要性					
<p>可部駅周辺地区は広島市北部エリアの地域拠点であり、この拠点性の向上を図る観点から、可部線沿線の開発の動向や市、沿線住民のまちづくり活動なども踏まえつつ、可部線を中心としたまちづくりが発展できるよう、地域関係者が連携して可部線の活性化に取り組む必要がある。</p> <p>この一環として、可部線においてピーク時運行間隔のサービス水準格差（横川駅から緑井駅間で10分、緑井駅から可部駅までが20分）を改善するとともに、パークアンドライド駐車場整備等、駅へのアクセスの改善や乗り継ぎ利便性の向上を図ることにより、可部線の利便性向上を通じた利用の活性化を図ることを目的としている。</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	31億円 (34億円)	貨幣換算した主なもの： 建設費、車両費、用地費等			
便益	89億円 (105億円)	貨幣換算した主なもの： 移動時間短縮、移動費用低減、環境改善等			
B / C	2.8 (3.1)	B - C	57億円 (71億円)	EIRR	25.79% (25.78%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	3.1		2.6		2.8
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	2.5		3.1		2.8
<p>上記分析の基礎とした需要予測 乗車人数：七軒茶屋駅以北(可部駅迄)6,306人/日(開業年：平成25年度)</p>					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	運行間隔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 混雑時の運行本数の増便により車両内の混雑が緩和し快適性が向上				
社会全体への効果・影響	駅利用者の時間短縮 地域住民の快適性の向上、地域社会の活性化、環境の保全、事故の減少等 マイカー利用から鉄道利用への転換によりCO2排出量削減など地球環境保全に寄与				
実施環境					
<p>地元住民からの強い要請があると共に、沿線地域のまちづくり活動が活発に行われており協力体制が整っている環境を踏まえ、地元自治体からも強い要望がある。</p> <p>JR可部線の改善策にあわせて、駅とのアクセスを改善する駐車場整備等を検討している。</p>					
備考					
総事業費は、JR可部線の改善に係る鉄道施設の整備費用を計上している。					

()は50年で計算

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】

（幹線鉄道等活性化事業）

事業名 事業主体	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)
幹線鉄道等活性化 事業(高速化) 大分高速鉄道保有 株式会社	5年以内	23	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 25億円 実績値: 23億625万円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値: 平成16年3月13日(開業日)</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時)1,000千人/年(開業時)(約2,740人/日) 実績値: 約2,167人/日(開業時)約2,174人/日(開業5年目)</p> <p>(事業効率及び事業による効果・影響の発現状況)</p> <p>1) 事業効率 費用対便益[平成20年度価格]計算期間: 30年(50年) 費用 29億円(29億円) 貨幣換算した主な費用: 建設費、維持管理費 便益 31億円(39億円) 貨幣換算した主な便益: 所要時間短縮、環境等改善便益 費用便益比B/C 1.1(1.3) 純現在価値NPV 2億円(10億円) 経済的内部収益率EIRR 4.5%(5.6%)</p> <p>2) 事業による効果・影響 ・大分～佐伯間において、特急列車の所要時間が平均4分(最大8分)短縮された。 ・大分県南地域(佐伯等)から大分・別府・中津・小倉・博多等へのアクセス利便性の向上に伴い、人的交流が活発になった。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 東九州自動車道が延伸した。(平成13年12月には、大分宮内IC～津久見ICが開通。平成20年6月には、津久見IC～佐伯ICが開通。)</p> <p>(改善措置の必要性) 改善措置の必要性については、認められなかった。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 今後の事後評価の必要性については、認められなかった。</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については、認められなかった。</p>	対応なし	大分高速鉄道保有 株式会社 (取締役管理部長 松木 定)

【都市・幹線鉄道整備事業】

（地下高速鉄道整備事業）

事業名 (事業実施期間) 事業主体	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)
地下鉄4号線大曾 根・新瑞橋間整備 事業 名古屋市交通局	5年以内	2,547	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 計画時(免許申請時) 2,678億円 実績 2,547億円 工期 計画時(免許申請時) 9年 実績 11年6ヶ月 輸送人員 計画時(免許申請時) 197,372人/日 実績(平成19年度) 129,701人/日 B/C 事後評価時 1.12 (B3,506億円 C3,130億円)</p> <p>(事業による効果・影響)</p> <p>・全国初の地下鉄の環状運転が実現し、全ての既設線と接続したことにより、時間短縮、料金低減、経路方法の多様化など、地下鉄全体のお客様の利便性が大幅に向上した。 ・沿線の大規模団地、企業、学校、病院等から発生又は集中する需要に十分対応している。 ・利便性の高い環状線沿線では、大規模マンションの新築件数が市域全体平均に比べて、また人口増加率は地下鉄駅周辺外に比べて、いずれも大きく上回るなど、人口集積の効果が現れている。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・少子高齢化の進展等に伴う就学・従学人口の減少、景気の後退による就業・従業人口の減少 ・自動車利用増加による鉄道分担率の低下 ・情報化社会の進展による業務トリップ数の減少</p> <p>(改善措置の必要性) 利用者数については、現在までのところ順調に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・通学需要の減が想定され、今後とも十分に利用されるよう積極的に利用促進策に取り組むとともに、さら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) 事業の主たる目的は達成され、一定の整備効果を得られていることから、今後の事業評価の実施の必要性はないが、輸送実績が計画を下回っていることを踏まえ、今後必要の確認を継続的にを行い、今後の利用促進施策に反映していく必要がある。</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) 沿線の都市的活動の活性化やポテンシャルの向上に加え、都市に対するイメージの向上などを評価していくことも望まれる。</p>	対応なし	名古屋市交通局 技術本部計画課 (課長 岩田 幸)

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	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)
九州新幹線 新八代～鹿児島中央間 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	6,290	<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))6,401億円 (実績値)6,290億円 (変化の要因)技術開発等による縮減 工期 (想定値(新規採択時))平成15年末工事完了 (実績値)平成15年12月 輸送密度 (想定値(新規採択時))8,400人・km/日 (実績値)7,600人・km/日 (変化の要因)人口の差異、経済成長率の差異</p> <p>【事業の効果の発現状況】 1)事業効率(費用対便益) [現在価値化基準年度:平成20年度]計算期間:50年 費用 9,139億円 貨幣換算した主要な費用:建設費、用地関係費、維持更新費等 便益 10,304億円 貨幣換算した主要な便益:利用者便益、供給者便益 費用便益費 約1.1 順現在価値NPV 1,165億円 経済的内部収益率EIRR 4.6% 2)事業による効果・影響 利用者への効果・影響 新八代駅～鹿児島中央駅の1日平均利用者数(優等列車) 3,900 9,400人/日 博多駅～鹿児島中央駅の下り運行本数 16 31本 博多駅～鹿児島中央駅の所要時間 約90分短縮(3時間40分 2時間12分) 等 住民生活への効果・影響 博多駅まで3時間半以内到達圏人口 24万人 123万人 等 地域経済への効果・影響 鹿児島県では調査した観光施設の90%がプラスの影響があったと回答 等 環境への効果・影響 福岡・鹿児島県間、熊本・鹿児島県間の移動によるCO2排出量が約20%減少 等</p> <p>【社会経済情勢等の変化】 推計人口と実績の比較では、実績の方が3%少なくなっている。 訪日外国人旅行者が大幅に増加している。</p> <p>【改善措置の必要性】 目的は概ね達成された。</p> <p>【今後の事後評価の必要性】 全線開業(博多～新八代)の事業評価にあたっては、新八代～鹿児島中央間における効果の変化についても追跡して確認すべき。</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】 引き続きコスト縮減、コスト増加の防止に努める必要がある。</p>	対応なし	鉄道・運輸機構 新幹線部 新幹線第一課 (課長 木村宏)