

平成18年8月28日  
国土交通省鉄道局

## 平成19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19年度予算において、新たに事業費を予算化する事業につきまして、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

都市鉄道課	課長補佐	金子（内線40402） 直通03-5253-8534
総務課 JR・国鉄 清算業務監理室	課長補佐	荻原（内線40242） 直通03-5253-8529
施設課	課長補佐	矢嶋（内線40822） 直通03-5253-8553
鉄道企画室	課長補佐	澤井（内線40172） 直通03-5253-8526

## 平成19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	4
合計	4

## 新規事業採択時評価の結果

### 【都市鉄道利便増進事業】

<b>事業概要</b>					
事業名	相鉄・東急直通線速達性向上事業		整備区間	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅付近	
供用年度	平成31年度 (建設期間：平成19～30年度)		総事業費	1,957億円	
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>首都圏における都市鉄道ネットワークは相当程度拡充されてきたものの、既存の路線間の接続の不十分さ、ラッシュ時間帯の速度低下など、都市鉄道ネットワークの機能が十分に活かされていない状況である。</p> <p>横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心間の速達性の向上に資する「相鉄・東急直通線」を整備することにより、首都圏における広域的な都市鉄道ネットワークの形成、都市鉄道の利便性の向上を図ることが求められている。</p>					
<b>事業効率</b>					
費用便益分析					
費用	1,551億円 (1,585億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、車両費、車両再投資費			
便益	3,029億円 (3,625億円)	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、車両内混雑緩和）、供給者便益、環境等改善便益			
B / C	2.0 (2.3)	B - C	1,478億円 (2,040億円)	E I R R	8.3% (8.7%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 10%
	2.1		1.8		1.9
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 10%
	1.8		2.2		2.0
採算性	損益収支累積黒字転換年1年、資金収支累積黒字転換年26年				
上記分析の基礎とした需要予測					
羽沢～日吉間 開業年度 201,776人/日					
<b>事業による効果・影響</b>					
利用者への効果・影響	経路の選択肢の増加や乗換回数の減少、既存路線の混雑緩和等鉄道の利便性向上が図られる。				
社会全体への効果・影響	<p>横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心等との間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化が図られる。</p> <p>東京都心部及び新幹線駅へのアクセス性向上により、沿線地域の拠点機能の強化、沿線地域への産業集積による経済振興が期待される。</p>				
<b>実施環境</b>					
<p>本路線は、平成17年度予算において採択された相鉄・JR直通線と併せて運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）における神奈川東部方面線と同等の機能を有する路線である。</p> <p>神奈川県の「神奈川力構想・プロジェクト51」において、混雑の緩和や利便性の向上を図り、将来需要に対応するとともに、望ましい県土を形成するために促進する鉄道網の整備の一部として位置づけられている。</p> <p>横浜市の「ゆめはま2010プラン」において市民の交通を支えるために必要な市内交通体系の整備の一部として位置づけられている。</p>					
<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】

<b>事業概要</b>					
事業名	北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業	整備区間	北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル間		
供用年度	平成22年度 (建設期間：平成19～22年度)	総事業費	25億円		
<b>事業の目的・必要性</b>					
東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、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モーダルシフトを促進する必要があることから、本年度完成する山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、新たに北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う。					
<b>事業効率</b>					
費用便益分析					
費用	30億円 (36億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、車両関係費、維持改良費・再投資			
便益	65億円 (84億円)	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	2.2 (2.3)	B-C	35億円 (48億円)	EIRR	9.7% (10.0%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	2.6		2.0		2.1
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	1.8		2.4		2.2
採算性	損益収支累積黒字転換年 5年、資金収支累積黒字転換年 27年				
上記分析の基礎とした需要予測					
北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル間 開業年度34千トン/年 開業後5年後168千トン/年					
<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。九州地区の港湾を利用した関東圏・関西圏から東アジアへのSea & Railサービスの促進が期待される。				
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

【鉄道駅総合改善事業】

事業概要					
事業名	野方駅総合改善事業		整備区間	西武新宿線野方駅	
供用年度	平成22年度 (建設期間:平成19~21年度)		総事業費	15億円	
事業の目的・必要性					
<p>野方駅は、片側改札(南側)となっているため、駅の北側の住民は、駅を利用するために駅直近の「開かずの踏切」を渡る必要がある。また、駅は、バリアフリー化されておらず、駅周辺部においても、道路が狭隘で、駅前広場も整備されていない。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、駅前広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等を実施することにより、バリアフリー化、円滑な歩行者動線の確保等、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> <p>開かずの踏切：ピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切</p>					
事業効率					
費用便益分析					
費用	15億円 (15億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	85億円 (105億円)	貨幣換算した主なもの：移動時間短縮、移動抵抗低減			
B/C	5.7 (6.9)	B-C	70億円 (90億円)	EIRR	31.7% (31.7%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	5.8		5.3		5.7
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	5.7		6.3		5.8
上記分析の基礎とした需要予測 野方駅乗降人員 平成17年度 21,885人/日					
事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	駅へのアクセス改善 バリアフリー化 エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減				
社会全体への効果・影響	バリアフリー化 自由通路設置による円滑な歩行者動線の確保 踏切混雑の緩和 等				
実施環境					
地元住民及び地元自治体からの強い要望がある。 中野区は、野方駅北口整備と駅舎のバリアフリー化を地域の緊急に対応すべき課題として位置づけている。					
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

## 新規事業採択時評価の結果

### 【鉄道駅総合改善事業事業】

<b>事業概要</b>					
事業名	西宮北口駅総合改善事業	整備区間	阪急神戸本線・今津線 西宮北口駅		
供用年度	平成23年度 (建設期間:平成19～22年度)	総事業費	35億円		
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>神戸本線(1F)と今津南線(1F)の乗継にはコンコース(2F)を経由する必要がある他、十分なバリアフリー化がされていない。また、駅周辺では今津南線の踏切による交通の分断など、今津南線によって駅周辺の地域分断が見られる。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、駅周辺部の整備や今津南線の高架化と一体的に、鉄道駅の改善を実施することにより、神戸本線と今津南線の乗継利便性の向上、駅周辺の地域分断の解消等、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>					
<b>事業効率</b>					
費用便益分析					
費用	32億円 (32億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	119億円 (146億円)	貨幣換算した主なもの：移動時間短縮、移動抵抗低減			
B/C	3.8 (4.6)	B-C	87億円 (114億円)	EIRR	18.3% (18.4%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	4.1		3.4		3.7
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	3.4		4.2		4.0
<p>上記分析の基礎とした需要予測 西宮北口駅乗降人員 平成17年度 72,492人/日</p>					
<b>事業による効果・影響</b>					
利用者への効果・影響	神戸本線と今津南線の乗継移動時間短縮・移動抵抗低減 バリアフリー化				
社会全体への効果・影響	鉄道高架化による駅周辺の地域分断の解消 踏切待ち時間の解消 等				
<b>実施環境</b>					
<p>現在、西宮市において「西宮北口駅南土地区画整理事業」を実施中。 (平成19年度事業完了予定) 公共交通活性化総合プログラム「阪急西宮北口駅南地区公共交通活性化協議会」を開催。 (平成17年度下期より今年度まで2カ年)</p>					
<b>備考</b>					
<p>総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、鉄道高架化事業費を含めたものとしている。</p>					

( )は50年で計算