

平成16年12月20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
(財務省原案内示時)

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7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	開発推進調整官	鶴田（内線40402） 直通03-5253-8534
施設課	課長補佐	北原（内線40822） 直通03-5253-8553
	課長補佐	権藤（内線40832） 直通03-5253-8554
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様式

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道利便増進事業)

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				
都市鉄道利便増進事業 (相鉄・JR直通線速達性向上事業) 第三セクター等公的主体	683	1,438	事業実施区間輸送人員 68,5千人/日	547	2.6	・鉄道利用者の所要時間の短縮・混雑緩和 等	本省鉄道局 都市鉄道課 (課長 渡邊 一洋)
都市鉄道利便増進事業 (三宮駅利用円滑化事業) 第三セクター等公的主体	130	292	三宮駅(阪神電鉄本線)乗降人員 105,400人/日	107	2.7	・バリアフリー施設整備 ・駅構内の混雑緩和 ・駅構内の安全性の向上 等	本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)

(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				
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㈱	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)

(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(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	本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)

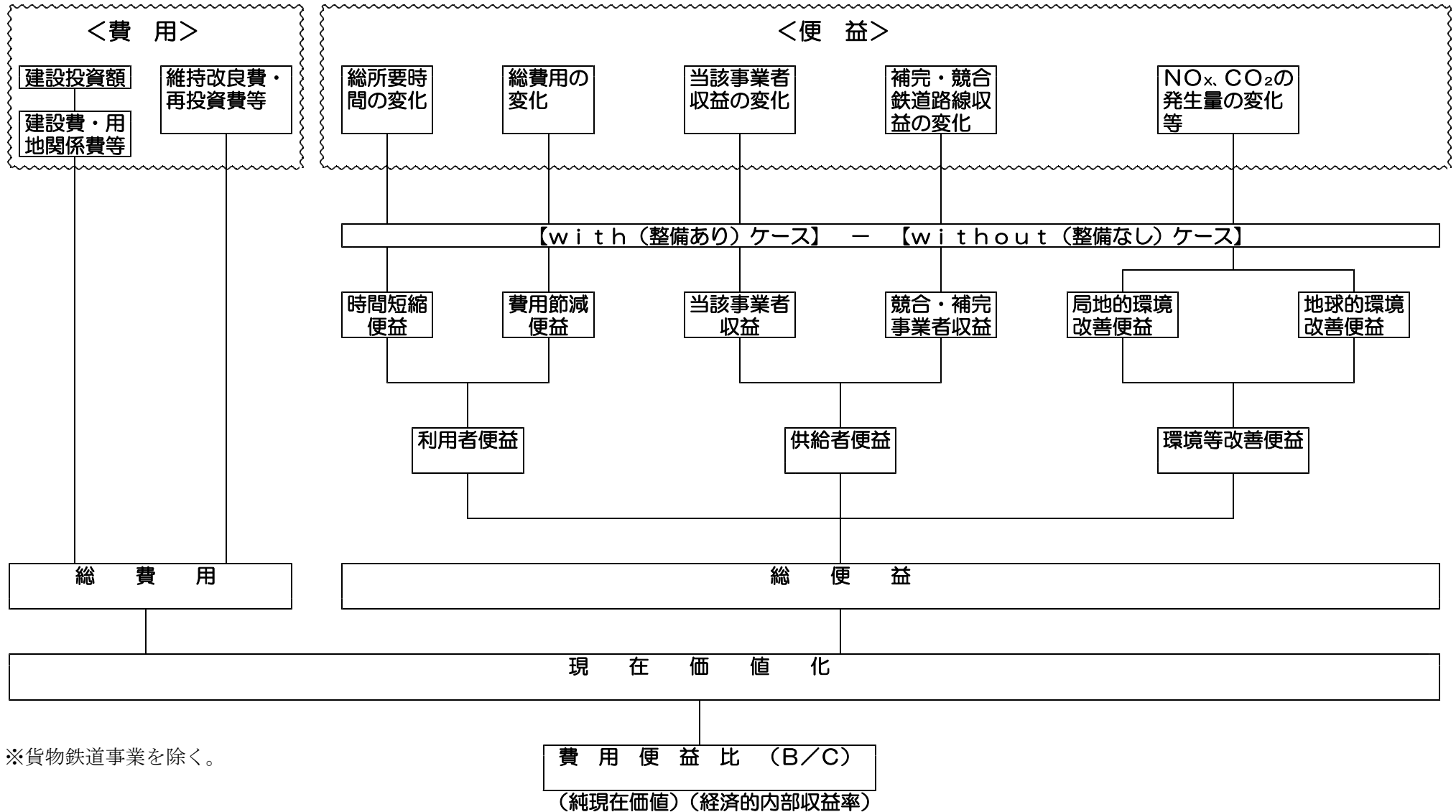
【新幹線鉄道整備事業】

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				
北海道新幹線 新青森～新函館間(フル規格) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5,000	12,970	東京～函館間の所要時間 整備前：約5時間20分 整備後：約4時間06分 ※整備前は、新青森までフル規格での開業 時点、現行所要時間は5時間58分 ※総便益は、当該整備区間の開業に伴う時 間短縮による県内総生産の増加額	3,470	3.7		本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)

北陸新幹線 富山～石動間及び金沢～金沢車両基地間(富山～金沢車両基地間フル規格) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構		3,900	6,500	東京～金沢間の所要時間 整備前：約2時間55分 整備後：約2時間28分 ※整備前は、富山までフル規格、石動～金沢間がスーパー特急方式での開業時点、現行所要時間は3時間47分 ※総便益は、当該区間の開業に伴う時間短縮による県内総生産の増加額	2,830	2.3	本省鉄道局 施設課 (課長 福代 倫男)
九州新幹線(長崎ルート) 武雄温泉～諫早間 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	スーパ-特急方式	2,700	2,760	博多～長崎間の所要時間 整備前：約1時間47分 整備後：(スーパ-特急方式)約1時間24分 (フリーゲージトレイン)約1時間19分	2,010	1.4	
	フリーゲージトレイン	2,800	4,300	※整備前は、鹿児島ルート全線がフル規格での開業時点、現行所要時間は1時間47分 ※総便益は、当該整備区間の開業に伴う時間短縮による県内総生産の増加額	2,220	1.9	

【都市・幹線鉄道整備事業】

費用便益分析の概要



※貨物鉄道事業を除く。

新規事業採択時評価の結果

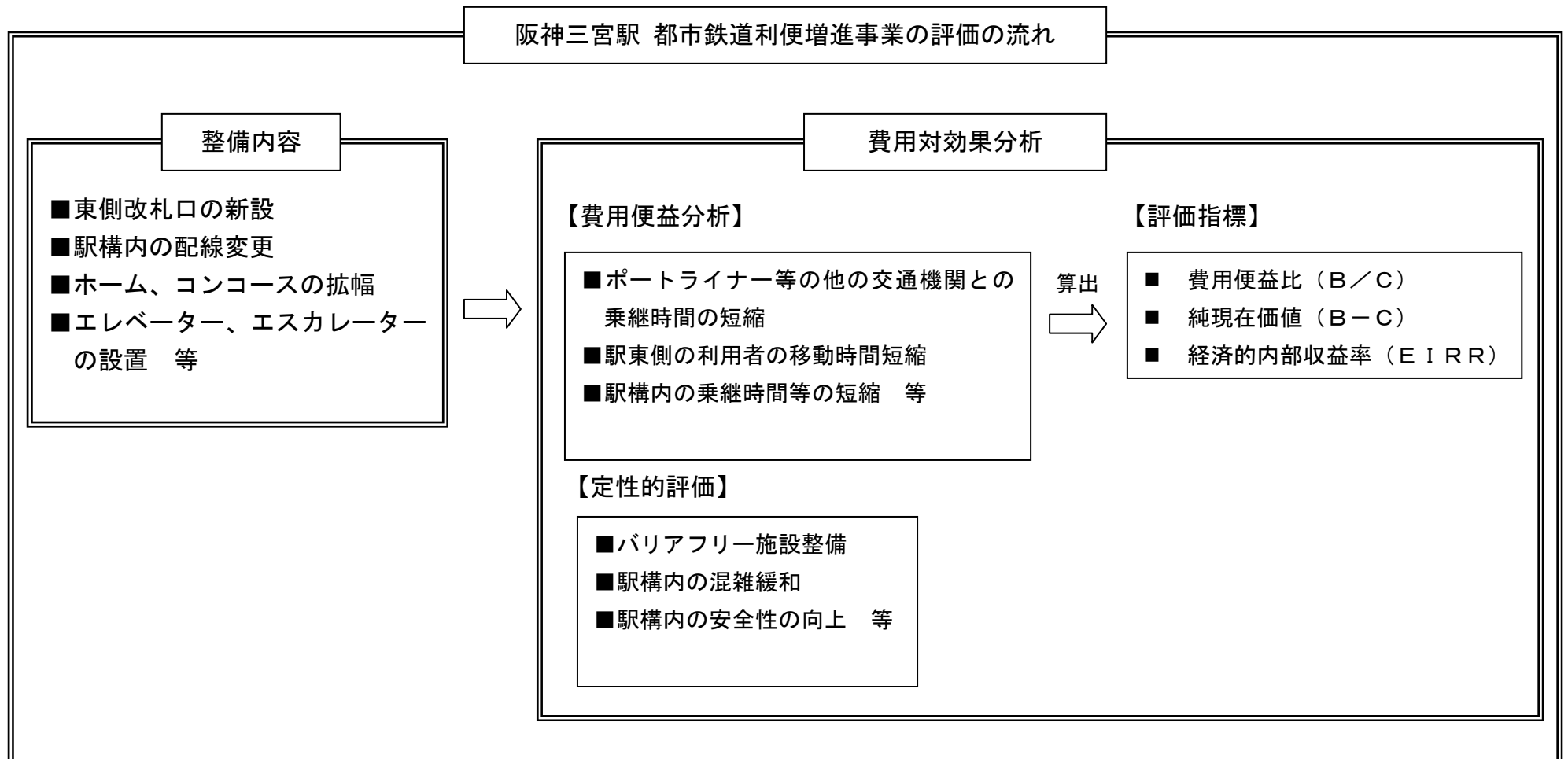
【都市鉄道利便増進事業】

事業名		相鉄・JR直通線速達性向上事業			
所在地		神奈川県横浜市	事業主体	第3セクター等公的主体	
事業概要		相模鉄道本線（西谷駅付近）とJR東海道貨物線（横浜羽沢駅付近）との間を短絡する路線を整備し、神奈川県中央部と東京都心との間のアクセスの向上を図る。			
事業期間		平成17～22年度	総事業費	683億円	
目的・必要性		<p>相模鉄道本線は、横浜駅と横浜市北西部（旭区、瀬谷区）、神奈川県中央部（大和市、海老名市など）を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするには、横浜駅での乗換が必要となっている。</p> <p>相模鉄道とJR東海道貨物線を短絡する路線を整備することにより、JR線を経由した東京都心へのアクセスの向上が図られ、もって神奈川県中央部と東京都心部の活性化を図るための事業である。</p> <p>なお、当該路線から乗り入れる列車の運行を確保するため、JR東日本において、大崎駅付近短絡線を整備する必要がある。</p>			
評価の基となる 需要予測		本事業実施区間における旅客輸送人員 68.5千人/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23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	547億円(547億円)	総便益	1438億円(1730億円)	
	B/C	2.6(3.2)	B-C	891億円(1183)億円	EIRR
定量的・定性的に 考慮した効果・費用		鉄道利用者の所要時間短縮・混雑緩和			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		都心アクセスの向上により、神奈川県中央部及び東京都心部の活性化に資する。			
事業実施によるメリット・デメリット		既存ストックの有効活用による都心アクセスの向上。			
日程・手続		平成17年度事業着手、平成22年度完成予定			
関係者の意見等		鉄道事業者間で、事業実施に向けて検討中。			
備考					

※（ ）は、50年で計算

阪神三宮駅における都市鉄道利便増進事業の評価手法について

阪神三宮駅の都市鉄道利便増進事業については、「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

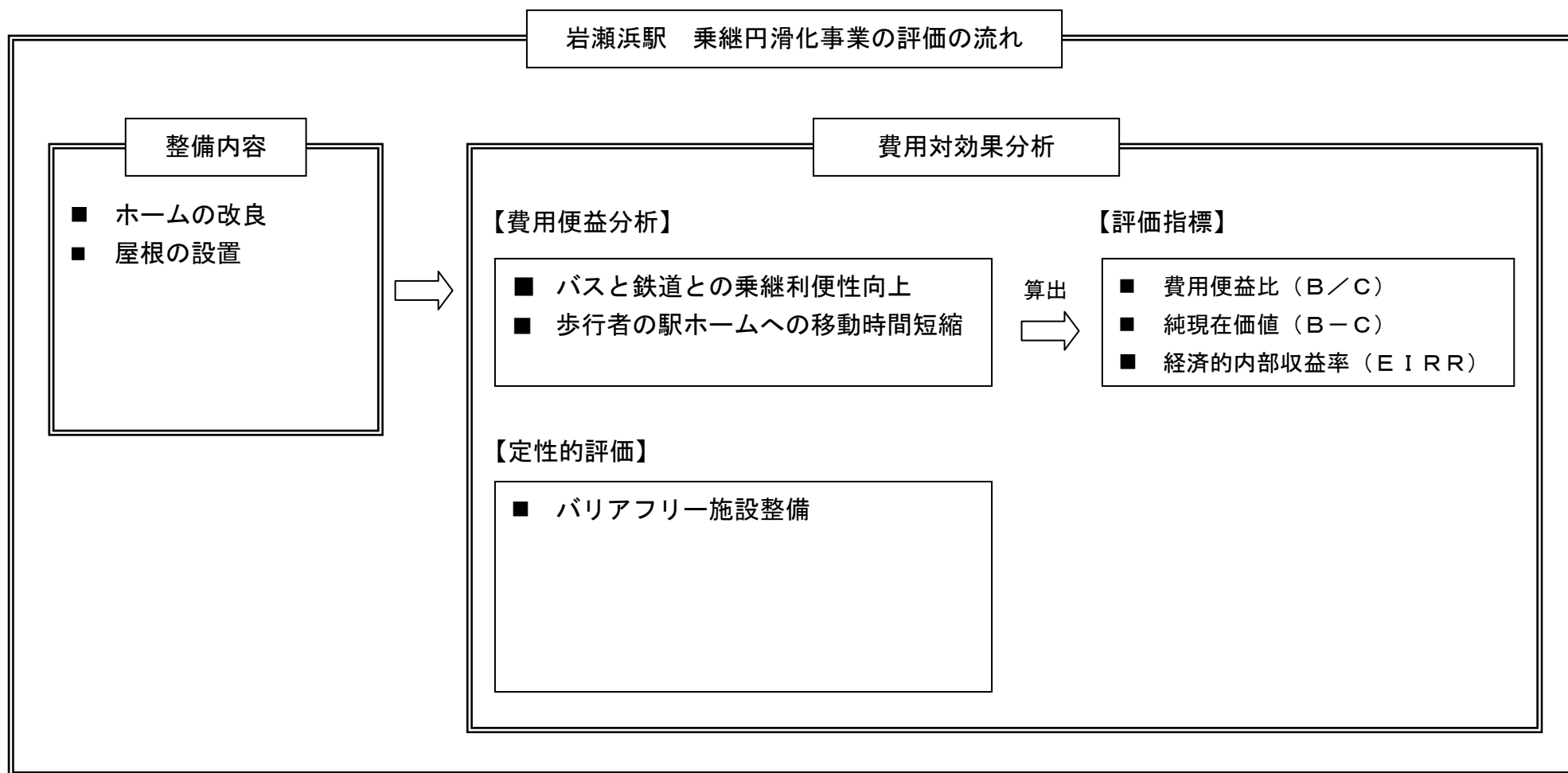
【都市鉄道利便増進事業】

事業名	三宮駅利用円滑化事業					
所在地	神戸市中央区		事業主体	第三セクター等公的主体		
事業概要	三宮駅（阪神電鉄本線）において、駅東改札口の新設、バリアフリー化、ホーム拡幅、構内の配線変更等を、駅周辺の都市側事業と整合をとりつつ実施する。					
事業期間	平成17～24年度		総事業費	130億円		
目的・必要性	<p>三宮駅（阪神電鉄本線）においては、改札口が駅西側にしかないことから、駅東側の利用者は駅へのアクセスや他の鉄道との乗継に迂回を余儀なくされている。また、駅構内においても、配線上同一ホームでの乗換ができていないだけでなく、ホームは狭隘であり、バリアフリー基準も満たしていない。</p> <p>駅周辺は平成14年10月に第2次都市再生緊急整備地域に指定されており、民間ビルの1階を活用したバスターミナルや歩行者デッキや地下通路の整備が計画されている。駅改良により利用者利便を増進するとともに、さらなる都市整備の推進が求められている。</p>					
評価の基となる 需要予測	三宮駅（阪神電鉄本線）の乗降人員 105,400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25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		107億円(107億円)	総便益		292億円(360億円)
	B/C	2.7(3.4)	B-C	184億円(253億円)	EIRR	11.9%(12.1%)
定量的・定性的に 考慮した効果・費用		ホートルイナ-等の他の交通機関との乗換時間短縮 駅東側の利用者の移動時間短縮 駅構内の乗継時間の短縮、混雑緩和 駅構内の安全性の向上、バリアフリー施設整備 等				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等		地元からは駅東側改札口新設の要望が強い。 駅周辺は第2次都市再生緊急整備地域に指定済み。 地方運輸局・整備局、地元自治体、道路管理者、鉄道事業者にて、阪神三宮駅を中心にした公共交通活性化計画を検討中。				
事業実施によるメリット・デメリット		鉄道間の乗継利便の向上、鉄道駅へのアクセスの改善、駅構内の混雑緩和、運転保安の向上、駅南東地域のまちづくりの促進 等				
日程・手続		平成17年度事業着手、平成24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

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

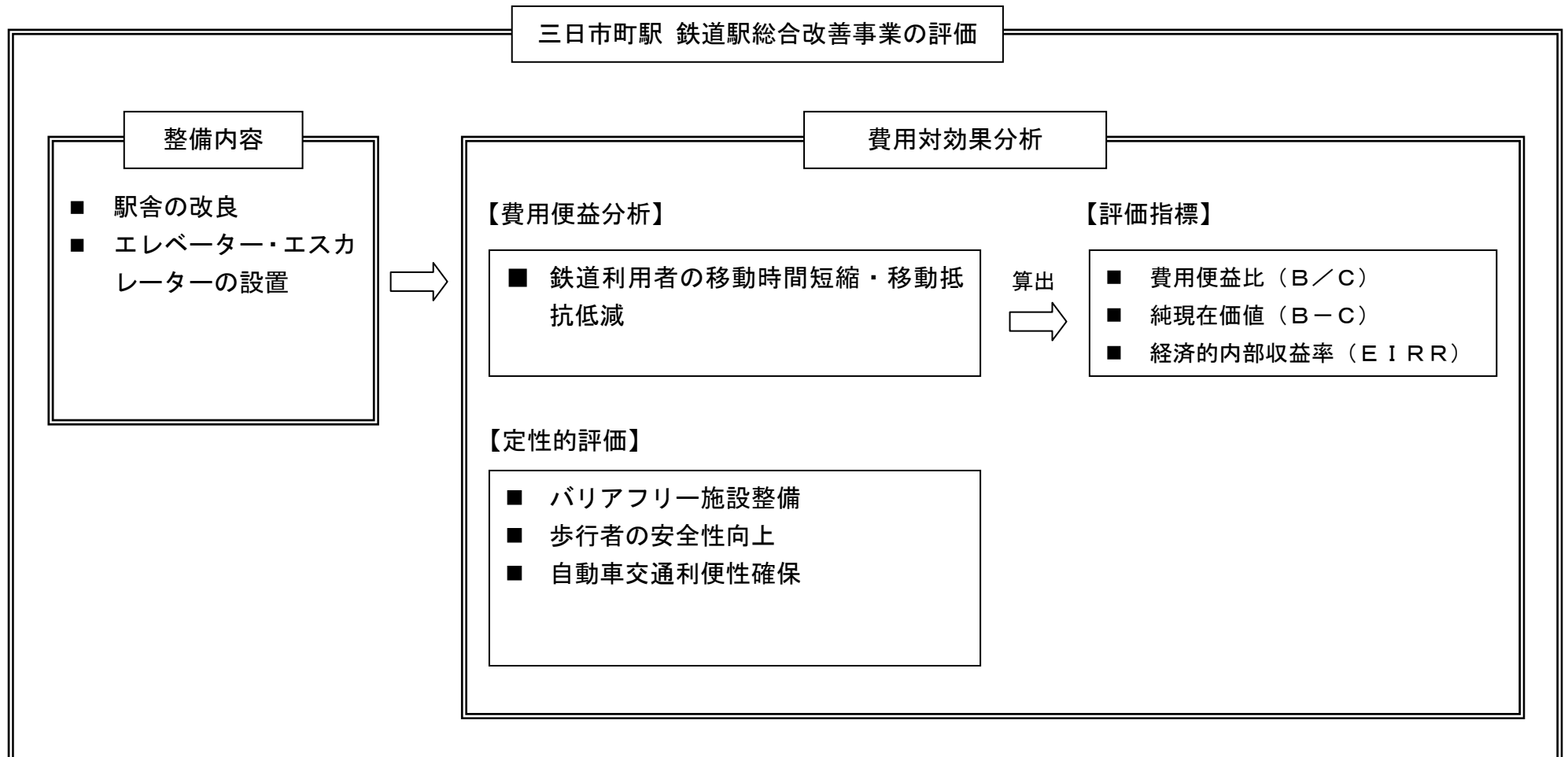
【乗継円滑化事業】

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>JR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LRT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LRT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(LRT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)	EIRR
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

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。



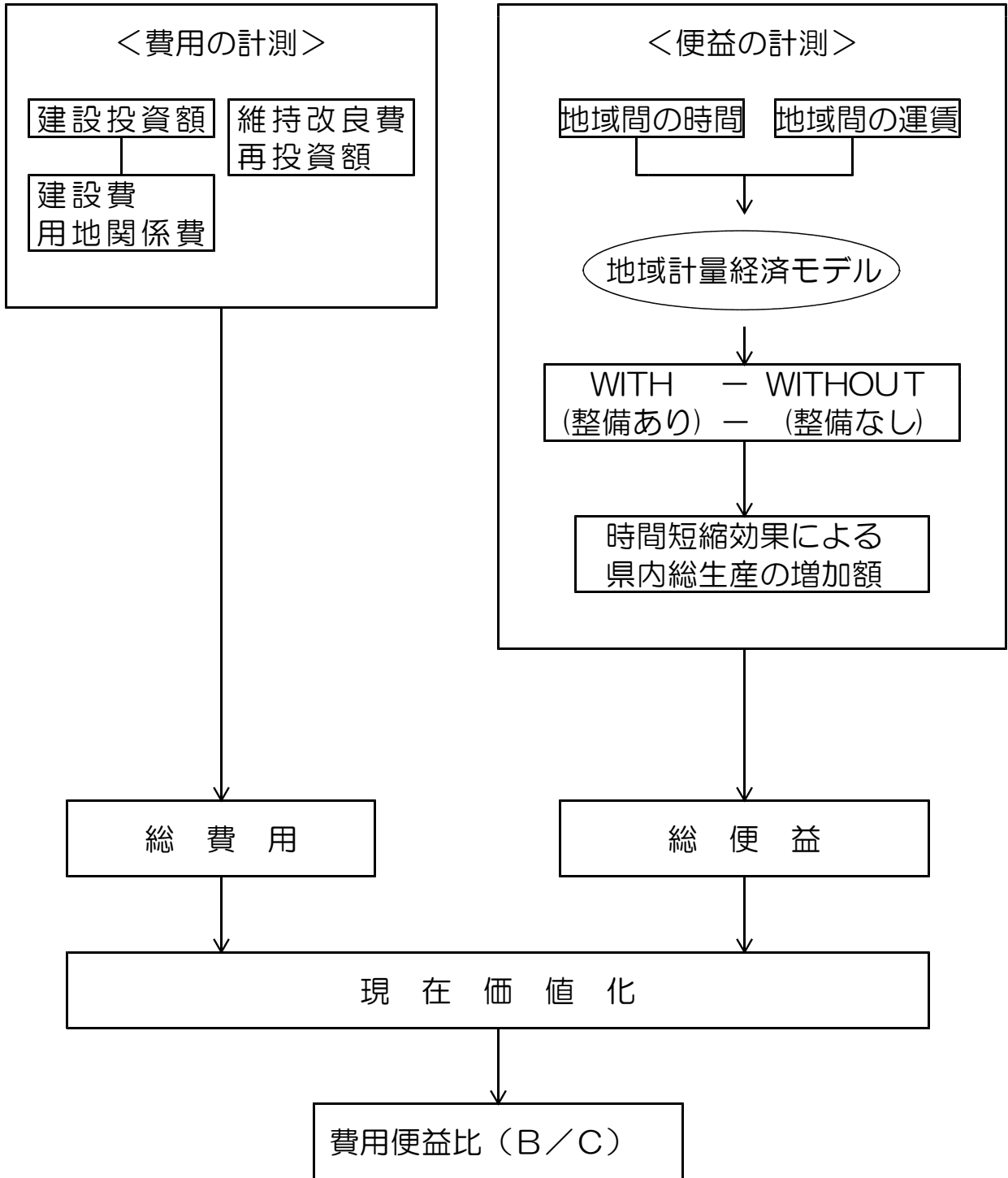
新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

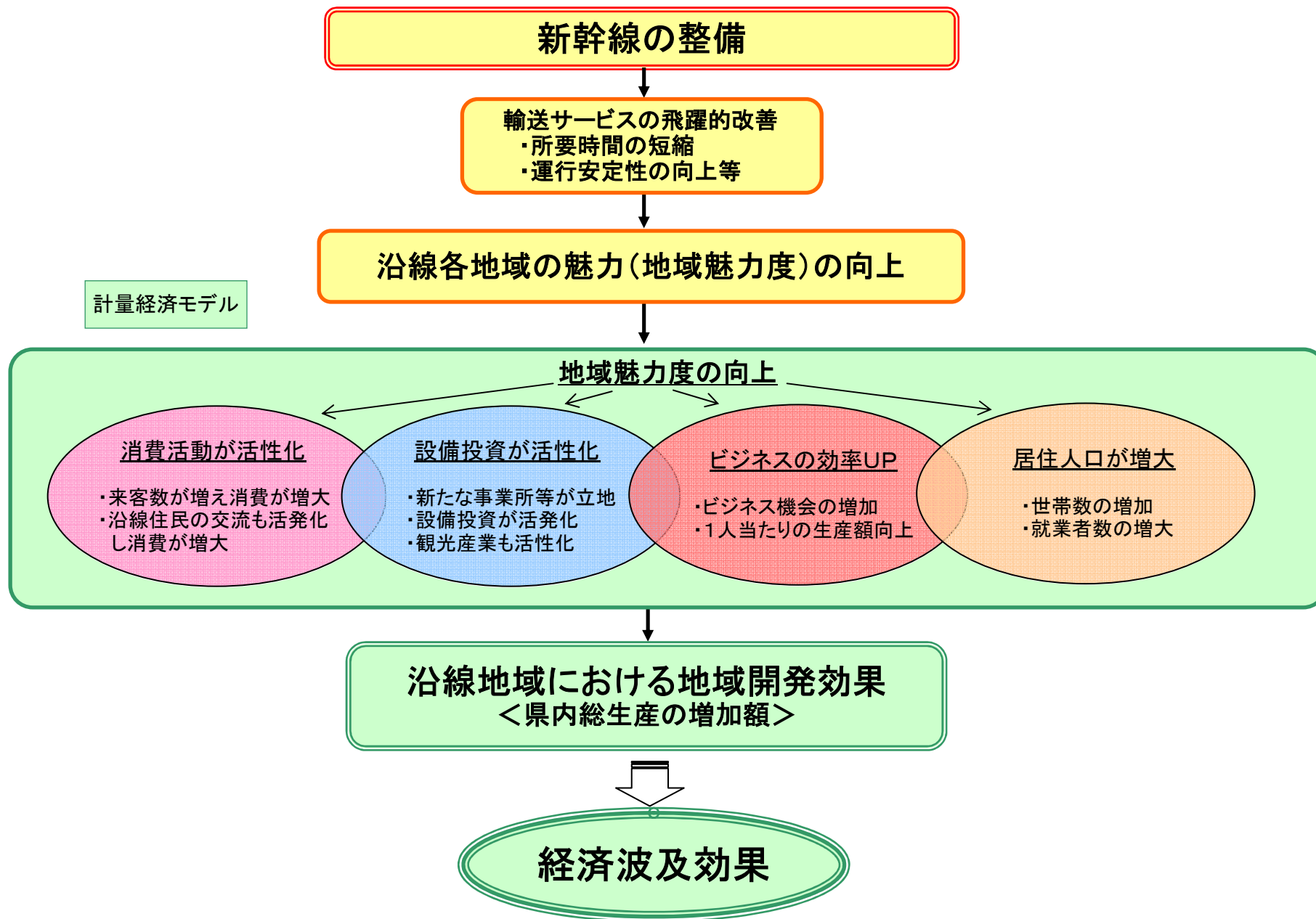
事業名	三日市町駅総合改善事業				
所在地	大阪府河内長野市	事業主体	第三セクター		
事業概要	駅周辺の都市計画道路や広場、自由通路の整備等と併せて、駅舎の改良やエスカレーター、エレベーターの設置等を行うことにより、鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上を図る。				
事業期間	平成17～18年度	総事業費	11億円		
目的・必要性	<p>三日市町駅前には木造密集市街地で道路は狭隘なため、公共交通機関の乗り入れは困難な状況にある。また、駅の東西を結ぶ踏切は幅員3.8mしかなく歩行者の安全性が確保されていない。</p> <p>都市側では密集市街地の安全性の確保等を目的として、市街地再開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)	
	B/C	2.3(2.8)	B-C	14億円(19億円)	EIRR
析	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プロジェクト第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

新幹線鉄道の費用便益分析の概要



新幹線の整備による経済波及効果



新規事業採択時評価の結果

【新幹線鉄道整備事業】

事業名	北海道新幹線 新青森～新函館間（フル規格）					
所在地	青森県、北海道		事業主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
事業概要	新青森～新函館間：線路延長 約149km 停車場 新青森駅、奥津軽（仮称）駅 木古内駅、新函館（仮称）駅					
事業期間	平成17～27年度		総事業費	5,000億円		
目的・必要性	新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、用地費、維持改良費等				
	貨幣換算した主要な便益	時間短縮効果による県内総生産の増加額				
	費用の生じる時期	平成17年度				
	効果の生じる時期	平成30年度と仮定				
	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	3,470億円		総便益	12,970億円	
	B/C	3.7	B-C	9,500億円	EIRR	12.4%
析	定量的・定性的に 考慮した効果・費用		直接便益／総費用＝1.4 直接便益（利用者便益、供給者便益）：約4,850億円			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	北海道の「第3次北海道長期総合計画」において、北海道新幹線の整備などを進め、道外との交通ネットワークの形成を図ることとされている。また、青森県の「青い森の新世紀総合交通ビジョン」において、高速交通体系の整備に関する主な施策として、北海道新幹線「新青森・札幌間」の整備促進が位置づけられている。					
事業実施によるメリット・デメリット	当該新幹線が整備されることにより、北海道・東北地方の沿線地域内外間を結ぶ輸送サービスが改善され（所要時間の短縮、運行安定性の向上等）、生活行動圏の拡大が図られる。					
日程・手続	所要の認可等の手続を経て平成17年度初に着工する予定。					
関係者の意見等	地方公共団体等からの強い要望がある。					
備考						

新規事業採択時評価の結果

【新幹線鉄道整備事業】

事業名	北陸新幹線 富山～石動間及び金沢～金沢車両基地間 (富山～金沢車両基地間フル規格)					
所在地	富山県、石川県		事業主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
事業概要	富山～金沢車両基地間：線路延長 約67km 停車場 富山駅、新高岡(仮称)駅、金沢駅					
事業期間	平成17～26年度		総事業費	3,900億円		
目的・必要性	新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、用地費、維持改良費等				
	貨幣換算した主要な便益	時間短縮効果による県内総生産の増加額				
	費用の生じる時期	平成17年度				
	効果の生じる時期	平成30年度と仮定				
	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	2,830億円		総便益	6,500億円	
	B/C	2.3	B-C	3,670億円	EIRR	8.8%
析	定量的・定性的に 考慮した効果・費用		直接便益／総費用=1.4 直接便益（利用者便益、供給者便益）：約3,960億円			
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	富山県の「富山県民新世紀計画」において、北陸新幹線の建設促進をはじめ、広域高速交通体系の整備を進めるととされている。また、石川県の「世界に開かれた文化のくにづくり構想（石川県新長期構想）」において、新たな石川の広域交流ネットワークの形成として、北陸新幹線の早期実現を図ることとされている。					
事業実施によるメリット・デメリット	当該新幹線が整備されることにより、北陸地方の沿線地域内外間を結ぶ輸送サービスが改善され（所要時間の短縮、運行安定性の向上等）、生活行動圏の拡大が図られる。					
日程・手続	所要の認可等の手続を経て平成17年度初に着工する予定。					
関係者の意見等	地方公共団体等からの強い要望がある。					
備考						

新規事業採択時評価の結果

【新幹線鉄道整備事業】

事業名	九州新幹線（長崎ルート） 武雄温泉～諫早間					
所在地	佐賀県、長崎県		事業主体	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
事業概要	武雄温泉～諫早間：線路延長 約45km 停車場 武雄温泉駅、嬉野温泉（仮称）駅 新大村（仮称）駅、諫早駅					
事業期間	地元の調整が整った場合に着工する。	総事業費	2,700億円（スーパー特急方式） 2,800億円（フリーゲージトレイン方式）			
目的・必要性	新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。					
（スーパー特急方式）						
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、用地費、維持改良費等				
	貨幣換算した主要な便益	時間短縮効果による県内総生産の増加額				
	費用の生じる時期	平成17年度と仮定				
	効果の生じる時期	平成30年度と仮定				
	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	2,010億円		総便益	2,760億円	
	B/C	1.4	B-C	750億円	EIRR	5.7%
	定量的・定性的に考慮した効果・費用	直接便益／総費用＝1.1 直接便益（利用者便益、供給者便益）：約2,150億円				
	（フリーゲージトレイン方式）					
	費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、用地費、維持改良費等			
貨幣換算した主要な便益		時間短縮効果による県内総生産の増加額				
費用の生じる時期		平成17年度				
効果の生じる時期		平成30年度と仮置きして計算				
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		2,220億円		総便益	4,300億円	
B/C		1.9	B-C	2,080億円	EIRR	7.8%
定量的・定性的に考慮した効果・費用		直接便益／総費用＝1.8 直接便益（利用者便益、供給者便益）：約3,910億円				
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等		佐賀県の「佐賀県総合計画」において、交流を広げる交通ネットワークの形成に関する主要施策として、長崎ルートの早期整備が位置づけられている。また、長崎県の「長崎県長期総合計画」において、総合交通ネットワークの充実に関する施策として、九州新幹線長崎ルートの早期実現が位置づけられている。				
事業実施によるメリット・デメリット		当該新幹線が整備されることにより、九州地方の沿線地域内外間を結ぶ輸送サービスが改善され（所要時間の短縮、運行安定性の向上等）、生活行動圏の拡大が図られる。				
日程・手続	地元の調整が整った場合に着工する。					
関係者の意見等	地方公共団体等からの強い要望がある。 並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととされている。					
備考						