

事後評価 総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業者名[上飯田連絡線株式会社]

事業概要					
事業名	上飯田連絡線整備事業		整備区間	味鋤駅～平安通駅(3.3km)	
事業期間	平成6年11月(事業免許)～平成15年3月27日(開業)		総事業費	706億円	
事業の主たる目的 (新規事業採択評価で記述した内容を再掲)					
名鉄小牧線と名古屋市営地下鉄とを接続し、上飯田・平安通間の鉄道の不連続を解消し、名古屋市北部・尾張北部地域と名古屋市都心を直結する。					
評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値(新規採択時)		実績値	変化の要因	
事業費	731億円		706億円	地価の下落、人件費削減、利率の下落	
工期	6年		8年5ヶ月	耐震設計対応、土質条件悪化	
輸送人員	(免許時)	(鉄道線路の使用条件設定認可時)	(平成15年度) 2.6万人/日 (開業5年目(平成19年度)) 3.1万人/日	夜間人口等の社会経済フレームの差異	
	(平成12年度) 3.2万人/日	(平成14年度) 2.5万人/日			
	(平成22年度) 4.9万人/日	(平成24年度) 2.9万人/日	H15.3.27開業のため、H15.5月の実績		
事業効率および事業による効果・影響の発現状況					
1)事業効率					
費用対便益 [平成12年度価格] 計算期間:30年(50年)					
費用	718億円(750億円)		貨幣換算した主要な費用:建設費、維持改良・再投資費		
便益	1,470億円(1,818億円)		貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮便益、費用節減便益、旅客快適性向上便益、道路混雑緩和便益、環境等改善便益		
費用便益比 B/C	2.05 (2.42)	純現在価値 NPV	752億円 (1,068億円)	経済的内部収益率 EIRR	10.7% (11.1%)
採算性	単年度解消年次 平成24年度 累積解消年次 平成30年度				
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成19年度(事後評価時点)以降を予測 味鋤駅～平安通駅間の輸送人員 開業後5年目 3.1万人/年、開業後15年目 3.1万人/年					
2)事業による効果・影響					
評価項目		評価結果			
利用者への効果・影響 社会全体への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> 従来、名鉄小牧線上飯田駅から地下鉄平安通駅間(約1km)は、徒歩等による乗り換えを余儀なくされていたが、上飯田連絡線の開業により、上飯田駅～平安通駅は乗り換えなしで利用でき、平安通駅では改札を通ることなく地下鉄名城線へ乗り換えが可能となり、利便性が飛躍的に高まった。 味鋤・平安通間は地下方式で建設されたため、小牧線味鋤・上飯田間の踏切除却による道路混雑緩和、鉄道線路による地域分断の解消及び計画道路建設の障害の軽減に寄与している。 			

社会経済情勢の変化
都市圏全体では自動車利用の増加、少子高齢化等に伴い、鉄道需要が減少基調となっているが、沿線市においては堅調な人口増加を背景とし、上飯田連絡線の輸送人員も開業後順調に推移している。
改善措置の必要性
利用者については、現状では順調に推移しているが、長期的には就学人口の減少に伴う通学需要の減少が想定されていること等を踏まえ、今後とも十分に利用されるよう、更なる利便性の向上、環境意識の向上方策等を講じていく必要がある。
今後の事後評価の必要性
事業自体の主たる目的は達成されたことから今後の事後評価の実施の必要性はないが、需要が予測通り推移しているかを定期的に確認する必要がある。
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
<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人員の見通しについて、進学率の増加、環境に対する意識の向上や技術進歩に伴う利便性の向上による公共交通機関への転換等の社会情勢の変化は考慮されていないため、いくつかのシナリオの下に感度分析を行うことが望ましい。 ・事業者の業種に対応した、より簡便な評価手法の確立が必要である。

注：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。