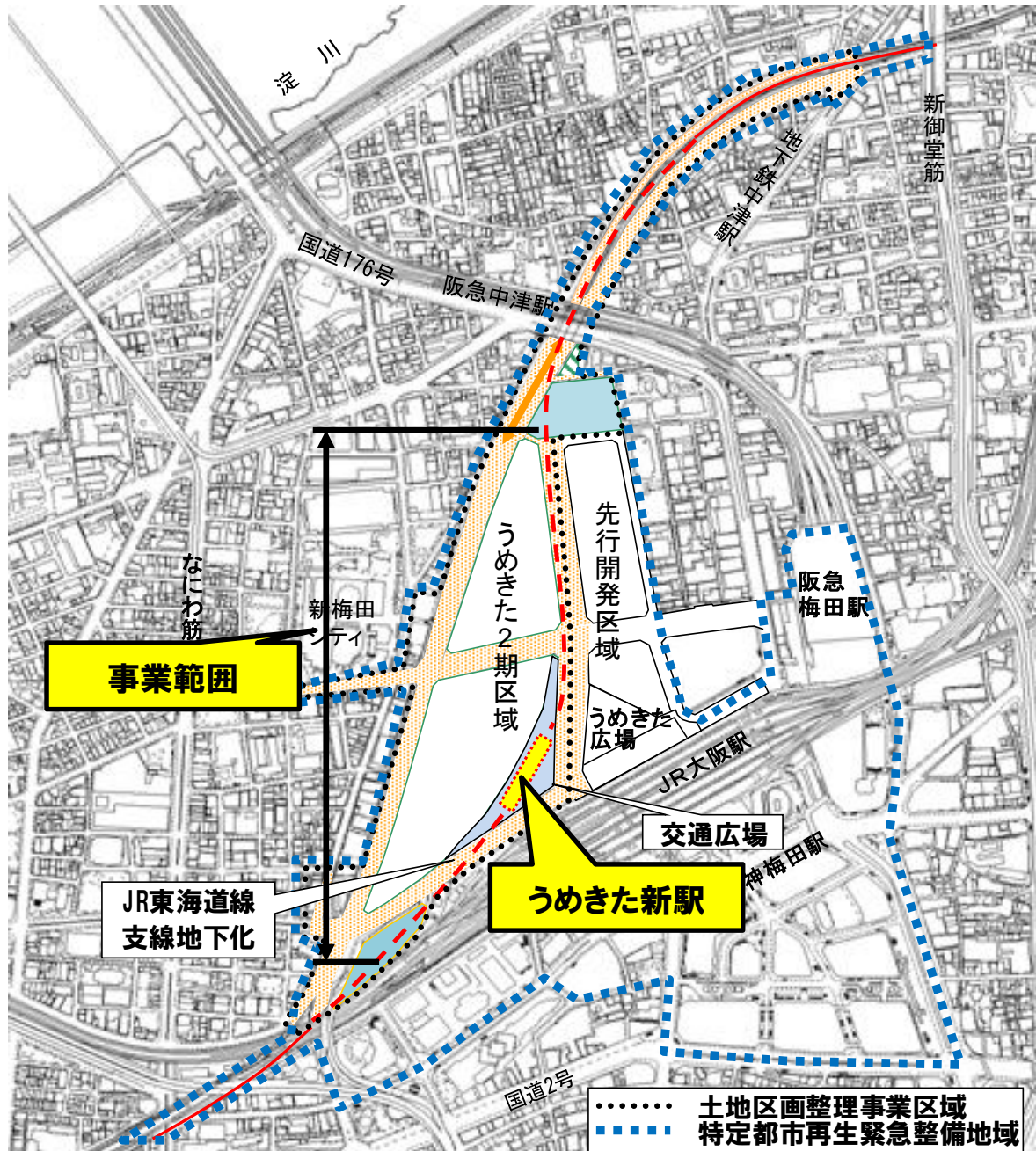


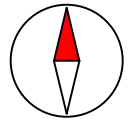
# うめきた新駅設置事業

<再評価2回目> [前回 平成28年度事業再評価]

令和3年10月  
都市計画局



対象事業 位置図





# 現場の状況



## ■鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012改訂版）に基づき算定

鉄道事業者による事業費負担が長期的には運賃収入で回収されることを踏まえて、鉄道事業者が負担する費用及び供給者便益を除いて、公的負担・利用者便益比を指標として用いる（マニュアルP58）

### ◇便益

事業による効果・影響のうち貨幣換算可能な効果を対象に便益を計測

### ○利用者便益

#### ①移動時間短縮便益（鉄道）

- ・新駅設置により新たに大阪駅方面から特急列車（はるか・くろしお）が利用可能となることによる時間短縮効果を、貨幣換算することにより計測
- ・平均短縮時間 × 時間価値 × 年間乗降客数

#### ②移動時間短縮便益（歩行者）

- ・新駅内に新たに整備する地下通路が大阪駅と接続されることにより、歩行者が地上を移動する際の信号待ち時間を短縮する効果を、貨幣換算することにより計測
- ・平均短縮時間 × 時間価値 × 年間歩行者数

#### ③乗換利便性向上便益

- ・新駅設置により新たに大阪駅から乗車が可能になることにより向上する乗り換え利便性について、乗り換え1回分が乗車時間約10分と同様の不効用として、貨幣換算することにより計測
- ・乗換回数 × 時間価値 × 年間乗降客数

### ◇費用

建設投資額、維持費等を算定

### ◇基準年次、検討年数等

- ・基準年：評価時点
- ・現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・検討年数：供用後50年

# 図2 費用便益分析の概要

## (2事業の必要性の視点

## ③費用便益分析)

### ①便益額(B)

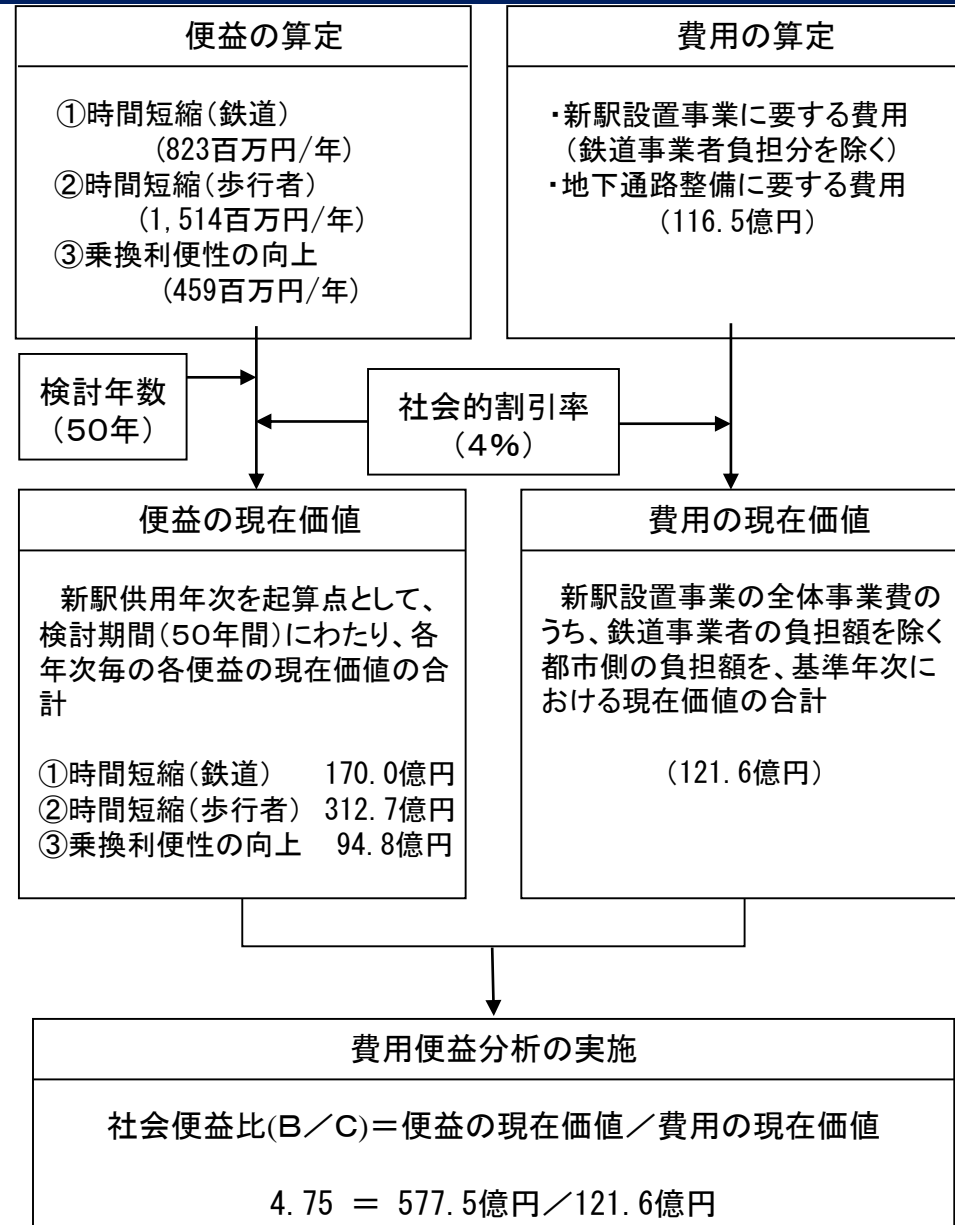
効果項目	初年度便益	検討年数	基準年(R3)における現在価値
①時間短縮(鉄道)	823百万円	50年	17,000百万円
②時間短縮(歩行者)	1,514百万円	50年	31,274百万円
③乗換利便性の向上	459百万円	50年	9,481百万円
合計	2,796百万円		57,755百万円

### ②費用(C)

	費用
基準年	令和3年度
単純合計	11,650百万円
基準年における現在価値	12,155百万円

### ③評価指標の算定結果

費用便益比
$B/C = 4.75$



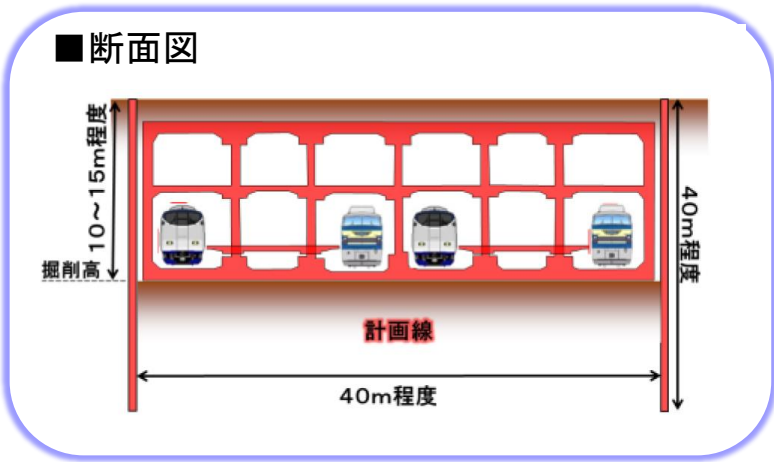
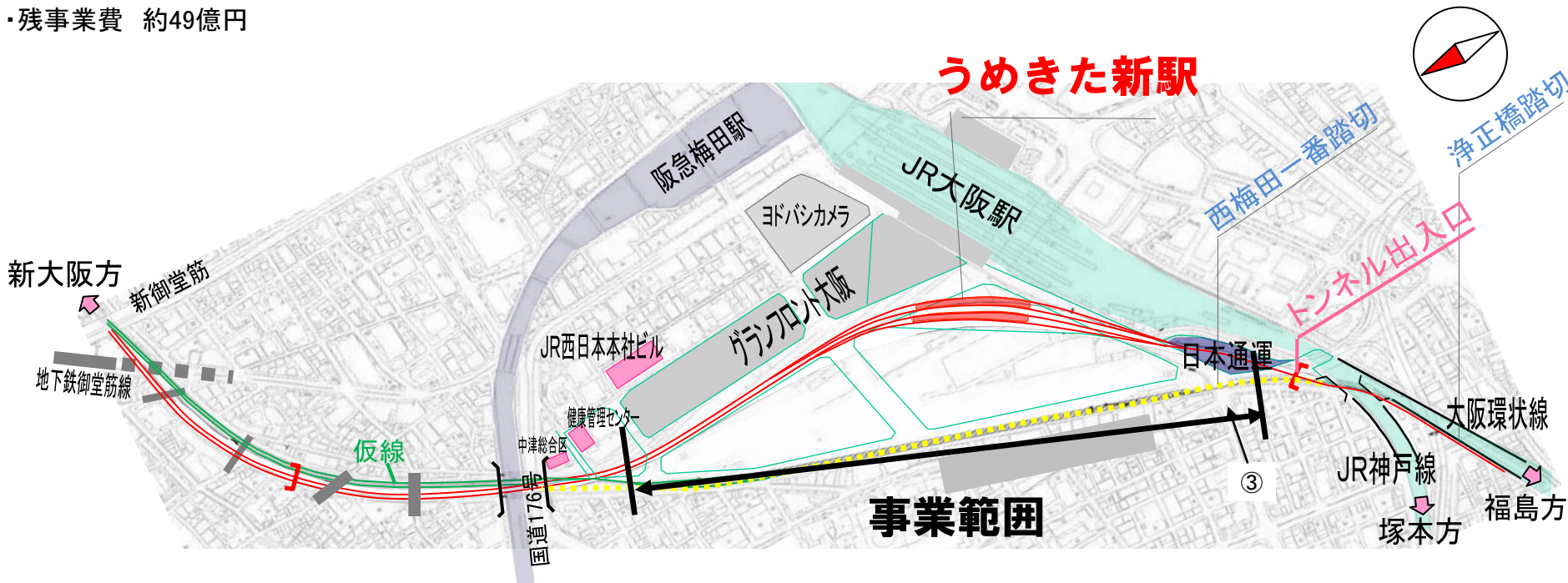
\* 社会的割引率: 今年の価格と来年の価格とは同じ価格でも実質的な価値が異なることを考える必要がある。通常は来年の価格の方が価値が低いので、割引率を用いて換算する(各年の便益を現在の価値に割り引く)

# 図3 進捗状況

# (4事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

- ・新駅設置工事(地下駅舎 島式ホーム2面4線)
- ・残事業費 約49億円

・事業費ベース進捗率 : 53%



## 【前回評価時からの変更点】

- ・工事着手後、地中障害物の撤去等による増額要素が発生する一方、施工計画の見直し等コスト縮減にも努めながら工事を進めてきたが、全体事業費については増額が生じる。

# 図4 進捗率の推移

## (4事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

