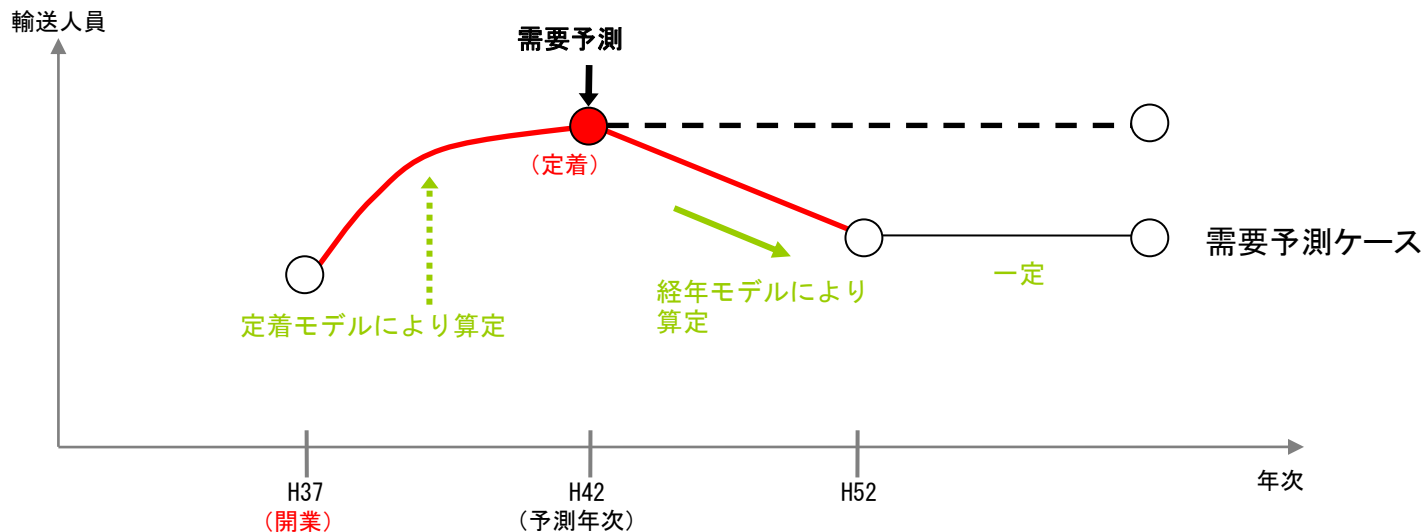


5) 評価手法

③ 費用対効果の評価 (1) - 輸送人員の長期見通し

- 鉄道整備には、一般に10年の時間を要することから、10年後の平成37年の開業を仮定している。
- 開業以降の輸送人員の長期見通しについては、以下の考え方により設定している。
 - 平成37～42年度：需要の定着を考慮したモデル式（H16年度国土交通省調査）により算定。
 - 平成42～52年度：将来人口等に相関した経年モデルにより算定（広域的な利用があるため近畿計の人口減少を考慮）。
 - 平成52年度以降：社人研の将来人口が推計されていないこと、収支上は需要減少に見合ったコスト削減（サービス見直し等）が想定されること等から、一定とする。



5) 評価手法

③ 費用対効果の評価 (2) - 評価指標

- 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012」(国土交通省鉄道局)に基づき、算定
- 便益として、直接的な効果が見込め、かつ、貨幣換算可能な、「利用者便益」、「供給者便益」、「環境改善便益」のみを評価する。
- そのため、クロスセクターベネフィットが評価されないことに留意する必要がある。
- 現在価値に割り戻した総便益を総費用で割ったB/Cで評価し、1をこえることを条件とする。

評価する費用

項目	条件
建設投資額	工事費 用地費 車両費

主な算定条件

項目	条件
評価期間	開業後30年間
社会的割引率	4%
時間評価値	選好接近法 ・通勤37.5円/分 ・通学12.2円/分 ・自由15.2円/分 ・業務41.6円/分

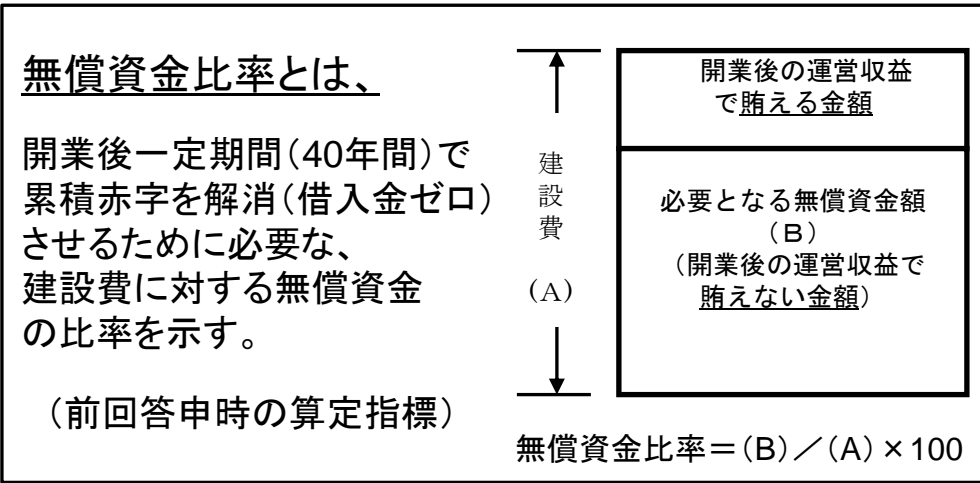
評価する便益

便益区分	マニュアルに記載の主たる効果項目	取扱い
利用者便益	・総所要時間の短縮	◎
	・交通費用の減少	◎
	・乗換利便性の向上	◎
	・車両内混雑の緩和	◎
	・運行頻度の増加	◎
	・駅アクセス・イグレス時間の短縮	◎
	・輸送障害による遅延の軽減	×
供給者便益	・当該事業者収益の改善	◎
	・競合・補完鉄道路線収益の改善	◎
環境等改善便益	・地球的環境の改善 (CO2排出量の削減)	◎
	・局所的環境の改善 (NOX排出量の削減)	◎
	・同 (道路・鉄道騒音改善)	◎
	・道路交通事故の減少	◎
	・道路混雑の緩和	◎
存在効果	鉄道が存在することによる安心感、満足感	×

5) 評価手法

④ 収支採算性の評価

○ 収支採算性は、無償資金比率で評価する。



無償資金比率と採算性の評価の目安

0%以下	鉄道事業者単独で整備可能
66%以下	現行補助制度(都市鉄道利便増進事業と仮定)を前提に整備可能
100%以下	公設民営(上下分離方式で線路使用料を0と想定)なら整備可能
100%以上	何らかの追加措置等が必要

算定条件

		前提条件	
設定開業年度	平成37年度		
設定着工年度	平成30年度		
収入	運輸収入	当該事業者の運輸収入の増分、もしくは、新線部分の運輸収入のうち、多い方を採用	
	運輸雑収入	H23鉄道統計年報の雑収入率を用いて、運輸収入から算定	
費用	車両費	車両費は補助対象外 計算期間(40年間)中で車両更新は想定しない。	
	減価償却費	隧道・電路・建物等： 耐用年数30~60年の定率法 車両： 耐用年数13年の定率法	
	公租公課	固定資産税 都市計画税	公的主体による減免を見込む
		固定資産税 (車両)	固定資産評価額×1.4% (最初5年特例2/3)
		不動産取得税 登録免許税	公的主体による減免を見込む
	法人税等	法人税	現行制度のとおり見込む
		法人府県民税 法人市民税	現行制度のとおり見込む