

事後評価 総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業者名[名古屋市交通局]

事業概要					
事業名	地下鉄4号線大曽根・新瑞橋間整備事業		整備区間	大曽根駅～新瑞橋駅(11.8km)	
事業期間	平成5年4月21日(事業免許)～平成16年10月6日(開業)		総事業費	2,547億円	
事業の主たる目的					
<ul style="list-style-type: none"> 環状線の一部を形成し、放射状路線と連携した利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。 沿線の大規模団地、企業、学校、病院等の需要に対応する。 					
評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値(免許申請時)		実績値		変化の要因
事業費	2,678億円		2,547億円		工法変更による減、物価の下落
工期	9年		11年6ヶ月		用地取得と地下埋設物移設に時間を要した
輸送人員	197,372人/日(開業時) 206,254人/日(開業4年目)		95,293人/日(開業時) 129,701人/日(開業4年目)		沿線人口の伸び悩み 交通機関選択行動の変化
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20年度価格] 計算期間:30年(50年)					
費用	3,130億円(3,139億円)		貨幣換算した主要な費用:建設費、維持改良費		
便益	3,506億円(4,033億円)		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、旅客快適性改善便益、道路混雑緩和便益、環境等改善便益		
費用便益比 B/C	1.12 (1.28)	純現在価値 NPV	376億円 (894億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.7% (5.3%)
採算性 (市営地下鉄全体)	損益収支 単年度収支均衡 平成20年度 累積欠損金解消 平成51年度 資金収支 単年度収支均衡 平成34年度 累積資金不足解消 平成41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20年度(事後評価時点)以降を予測 大曽根駅～新瑞橋駅間の輸送人員 開業後15年目 12.9万人/日(平成30年度)					
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		<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄2・4号線の環状化の完成により全国初の地下鉄の環状運転が実現し、全ての既設線と接続したことによって、時間短縮、料金低減、経路方法の多様化など、地下鉄全体のお客様の利便性が大幅に向上した。 沿線の大規模団地、企業、学校、病院等から発生又は集中する需要に十分対応している。 			
社会全体への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い環状線沿線では、大規模マンションの新築件数が市域全体平均に比べて、また人口増加率は地下鉄駅周辺外に比べて、いずれも大きく上回るなど、人口集積の効果が現れている。 			
社会経済情勢の変化					
<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化の進展等に伴う就学・従学人口の減少、景気の後退による就業・従業人口の減少 自動車利用増加による鉄道分担率の低下 情報化社会の進展による業務トリップ数の減少 					
改善措置の必要性					
<ul style="list-style-type: none"> 利用者数については、現在までのところ順調に増加傾向を維持しているが、長期的には人口減少に伴う通勤・通学需要の減が想定されることから、今後とも市営交通事業経営改革計画(平成18年3月)にあるICカードの導入・乗車券制度の改善等による利用促進策や、事業全般についての総点検等による経費削減などについて、職員が一丸となって進めていく必要がある。 					
今後の事後評価の必要性					
<ul style="list-style-type: none"> 事業の主たる目的は達成され、一定の整備効果が得られていることから、今後の事後評価の実施の必要性はないが、輸送実績が計画を下回っていることを踏まえ、今後も需要の確認を継続的にを行い、今後の利用促進施策に反映していく必要がある。 					
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"> 沿線の都市的活動の活性化やポテンシャルの向上に加え、都市に対するイメージの向上などを評価していくことも望まれる。 					