

## 1. 事後評価の目的

### (1) 事後評価の概要

事後評価は、公共事業の効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図ることを目的として、事業完了後の事業の効果等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討するとともに、事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方等に反映することを目的とするものであり、供用開始後一定期間（5年以内）が経過した時点で行うこととされている。

名古屋臨海高速鉄道(西名古屋港線)（愛称:あおなみ線）は平成16年10月6日に開業し、平成21年10月6日に開業5周年を迎えるため、事後評価を実施することとした。

### (2) 事後評価の視点

本事後評価は、国土交通省策定の「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」、「鉄道関係公共事業の事後評価実施細目」及び国土交通省鉄道局監修「鉄道プロジェクトの評価方法マニュアル2005」に基づき実施する。

事後評価の視点は以下のとおりである。

- ① 評価の基礎要因の変化（総事業費、建設期間、需要見込み）
- ② 事業効率及び事業による効果の発現状況
- ③ 社会経済情勢の変化
- ④ 今後の事後評価の必要性
- ⑤ 改善措置の必要性
- ⑥ 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

事後評価 総括表

【西名古屋港線整備事業】

事業者名 [名古屋臨海高速鉄道株式会社]

|   |                                    |   |                                    |                                 |   |
|---|------------------------------------|---|------------------------------------|---------------------------------|---|
| ①事業概要   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 事業名   | 西名古屋港線整備事業                         |   | 整備区間                               | 名古屋～金城ふ頭<br>(建設15.4km、営業15.2km) |   |
| 事業期間  | 平成9年12月(事業免許取得)<br>～平成16年10月(開業)   |   | 総事業費                               | 750 億円                          |   |
| ②事業の主たる目的   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 名古屋港と名古屋都心を結ぶことで、名古屋市南西部の基幹的公共交通サービスを充実させ、鉄道網の強化充実による効率的で質の高い交通体系を構築する。   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| ③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   | 965億円                              |   | 750億円                              |                                 | ・黄金駅建設見送りによる減<br>・車両編成の見直しによる減  |
| 工期  | 7年                                 |   | 7年                                 |                                 | —   |
| 輸送人員  | 83,158人/日(開業時)<br>90,298人/日(開業5年目) |   | 18,226人/日(開業時)<br>26,495人/日(開業5年目) |                                 | ・他交通機関(自家用車等)からの乗換え利用者の減<br>・笹島地区開発の遅れに伴う利用者減<br>・金城ふ頭(ポートメッセ)イベントの減に伴う利用者減 |
| ④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 計算期間:30年(50年)  |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 費用  | 1,023億円 ( 1,037億円 )                |   | 貨幣換算した主要な費用: 維持管理費                 |                                 |   |
| 便益  | 1,268億円 ( 1,417億円 )                |   | 貨幣換算した主要な便益: 利用者便益(時間短縮、費用節減)      |                                 |   |
| 費用便益比<br>B/C  | 1.24<br>( 1.37 )                   |   | 純現在価値<br>NPV                       | 245億円 ( 380億円 )                 |   |
|   |                                    |   | 経済的内部収益率<br>EIRR                   | 5.4%<br>( 5.7% )                |   |
| ■採算性  | 基礎的収支の黒字化:平成21年度                   |   |                                    |                                 |   |
| 上記分析の基礎とした需要予測  |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 開業後の実績、及び今後の沿線開発による需要増を加味して、平成21年度(事後評価時点)以降を予測   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 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  |                                    | ・目的地への所要時間が短縮され、運賃が削減される。<br>・自家用車の利用が削減されることにより、道路混雑が緩和され、交通事故が減る。 |                                    |                                 |   |
| 社会全体への効果・影響   |                                    | ・大気汚染が減り、地球的環境の改善につながる。   |                                    |                                 |   |
| ⑤社会経済情勢の変化  |                                    |   |                                    |                                 |   |
| ・少子高齢化の進展等に伴う就学・通学人口の減少・景気後退による就業・従業人口の減少<br>・情報化社会の進展による業務トリップ数の減少   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| ⑥改善措置の必要性   |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 利用者数については、現在までのところ増加傾向を維持しており、今後の沿線開発による需要増も望めるものの、長期的には人口減少に伴う通勤・通学需要の減少が想定されるため、引き続き積極的な利用促進策に取り組むとともに、さらなる経費削減に努める必要がある。 |                                    |   |                                    |                                 |   |
| ⑦今後の事後評価の必要性  |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 事業の主たる目標は達成され、一定の整備効果が得られていることから、今後の事後評価の必要性はないと思われるが、輸送実績が当初の計画値を下回っていることを踏まえ、今後も継続的な需要確認を行い、利用促進に反映して行くことが必要である。          |                                    |   |                                    |                                 |   |
| ⑧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  |                                    |   |                                    |                                 |   |
| 利用者や沿線住民の当該事業への期待や要望等が、率直に反映されるもの(パブリックコメントや、アンケートの実施等が必要となる可能性はある)も指標の一つとして考えられる。  |                                    |   |                                    |                                 |   |