

鉄道及びまちづくりを取り巻く社会・経済情勢

目 次

1 . 当該路線の検討経緯	1
2 . 当該路線の概要	5
3 . 鉄道及びまちづくりを取り巻く環境	7
3 . 1 上位計画等	7
(1) 上位計画の構成	7
(2) 国の計画	8
国土形成計画	8
国土利用計画	8
(3) 首都圏の計画	9
首都圏整備計画	9
首都圏広域地方計画	9
(4) 埼玉県・さいたま市の計画	10
1) 埼玉県の計画	10
ゆとりとチャンスの埼玉プラン（埼玉県5か年計画）	10
まちづくり埼玉プラン	10
2) さいたま市の計画	11
さいたま市総合振興計画（基本構想・基本計画）[改訂版]	11
さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画〔改訂版〕	12
さいたま市公共交通ネットワーク基本計画	12
しあわせ倍増プラン 2009	13
(5) 答申・提言等	14
(6) 公共事業を取り巻く環境（需要予測や事業評価手法の見直し）	16
3 . 2 社会・経済情勢	20
(1) 社会情勢	20
人口減少・超高齢社会	20
地球環境問題への対応	25
(2) 経済情勢等	26
1) 経済情勢一般の状況	26
日本銀行総裁『大震災後の日本経済：復旧、復興、成長』	26
政策推進指針～日本の再生に向けて～	26
第177回国会における野田財務大臣の財政演説	26
日本経済 2010 - 2011	26
2) 財政状況と公共事業への取り組みの考え方	27
国	27
埼玉県	28
さいたま市	28

3.3	沿線地域の状況	29
(1)	沿線地域の土地利用構想	29
(2)	沿線地域の開発状況	29
(3)	鉄道不便地域の状況	31
3.4	鉄道利用者の状況等	32
(1)	埼玉高速鉄道の利用状況	32
(2)	埼玉高速鉄道の経営状況	37
(3)	震災時における埼玉高速鉄道	37
3.5	東京圏における交通実態	38
3.6	まちづくりとの連携事例	40

(本資料は現時点での案であり、今後、変更があり得るものである。)

1 . 当該路線の検討経緯

地下鉄7号線の延伸は、平成12年1月の運輸政策審議会答申（第18号）において、浦和美園～岩槻～蓮田までの区間が「目標年次（平成27年）までに開業することが適当である路線」と位置づけられた。その後、浦和美園～岩槻間が先行整備区間と位置づけられ、埼玉県を中心に、平成14年度から「地下鉄7号線延伸線基本計画調査」が実施され、具体的な建設計画などの調査が進められている。

運輸政策審議会答申（第18号）以降の当該路線の検討経緯を下表に示す。

表 当該路線の検討経緯

平成12年 1月	運輸政策審議会答申第18号において、浦和美園～岩槻～蓮田までの区間が目標年次（平成27年）までに開業することが適当である路線として位置づけられた。
平成12年 11月	沿線4市長（浦和市、大宮市、岩槻市及び蓮田市）が、「埼玉高速鉄道線延伸首長会議」を設置。
平成13年 3月	埼玉高速鉄道線赤羽岩淵～浦和美園間（14.6km）が開業。
平成13年 10月	埼玉スタジアム2002 オープン。
平成14年 4月	埼玉県が先行整備区間として浦和美園～岩槻間を位置づけ。
平成14年 5月	埼玉県が「地下鉄7号線延伸線基本計画調査」を実施（平成14～16年度）。
平成15年 11月	埼玉県、さいたま市及び岩槻市（現さいたま市）が「地下鉄7号線延伸に関する基本的考え方（4原則2課題）」を整理。
平成15年 11月	埼玉県が「埼玉高速鉄道検討委員会」を設置。
平成17年 2月	埼玉高速鉄道検討委員会が「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」を知事に提出。
平成17年 4月	さいたま市と岩槻市が合併。
平成17年 5月	埼玉県・さいたま市が「地下鉄7号線延伸線基本計画調査」を実施（平成17～22年度）。
平成17年 7月	埼玉県及びさいたま市が「地下鉄7号線延伸に関する基本的考え方」を改めて整理（新4原則2課題として整理）。
平成17年 8月	都市鉄道等利便増進法が施行。これを受け、「既存の都市鉄道ネットワークの改良による速達性向上施策に関する調査」において、地

	下鉄7号線延伸を対象路線として検討(平成17~20年度)。
平成17年9月	埼玉県・さいたま市が「埼玉高速鉄道延伸検討委員会」を設置(平成17~18年度に委員会を計5回開催)。
平成18年6月	第164回国会決算行政監視委員会第4分科会において「地下鉄7号線の延伸については、連絡線の整備等による速達性の向上という都市鉄道等利便増進法の趣旨にかなう」と鉄道局長が答弁。
平成20年11月	さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会が「地下鉄7号線延伸実現への提言」を知事及びさいたま市長に提出。
平成21年7月	さいたま市議会が「地下鉄7号線延伸事業化特別委員会」を設置(平成21年度に委員会を計3回開催、現場視察を1回実施)。
平成21年11月	さいたま市が「しあわせ倍増プラン2009」を策定。地下鉄7号線延伸は、経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させて推進すると位置づけ。

(参考)

埼玉高速鉄道検討委員会「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」

延伸部会提言内容

1 沿線のまちづくり

まずは鉄道整備と連携した魅力あるまちづくりを推進すること
埼玉スタジアム2002のさらなる活用策を図ること

2 交通ネットワークの強化

延伸線が適切な交通ネットワーク機能を果たすためには、輸送サービス(運賃、速度など)の向上や他路線との相互直通運転区間の拡大等により利便性を高めること

バスネットワークの新設・再編、東北自動車道から直接乗り入れが可能な駐車場の整備など、移動手段を自動車から鉄道へ転換を図ること

3 財源の確保

事業が成立するためには約70~90%の無償資金が必要であり、これを確保するためには制度改正、合意形成等が必要

今後、人口、金利など前提条件が大幅に変わることがあり得るため、これらに対するリスク管理が必要

4 事業手法・事業主体の検討

必要な無償資金を確保するための国庫補助制度（例えば地下鉄補助）の拡充の検討、働きかけが必要

事業のリスクを最小限に抑えるための上下分離方式など新たな事業手法の検討、制度化が必要

具体的な事業主体のあり方について検討が必要

5 「東京7号線」としての機能の強化

南北線との一体的な関係を構築すべき

速達性向上のより一層の効果を発揮するためには、南北線内のスピードアップの検討が併せて必要

（参考）

「地下鉄7号線延伸に関する基本的考え方（新4原則2課題）」

「4原則」

・スケールメリットの活用

鉄道事業は、一定の需要のもとにおいては、できるだけ路線を延し、スケールメリットを生かして、開発効果や収益性の確保を図ることが重要である。

・運政審答申の尊重

「目標年次（平成27年）までに開業することが適当である」との運政審答申を尊重する。

・地元の期待を踏まえて検討

延伸に対する地元の期待を踏まえ、どのようにしたら延伸できるのか、との方向のもとで検討を進める。

・県・市共働しての推進

県とさいたま市が密接に連携を図り、必要な役割を果たしながら検討を進めるなど、常に両者が共働して取組みを進める。

「2課題」

・検討委員会からの提言

埼玉高速鉄道検討委員会からの提言で指摘された以下の課題の解決を図る。

〔 1．沿線のまちづくり 2．交通ネットワークの強化 3．財源の確保
4．事業手法・事業主体の検討 5．「東京7号線」としての機能の強化 〕

・埼玉高速鉄道の経営改善

埼玉高速鉄道（株）のより一層の経営改善を図る。

(参考)

「地下鉄7号線延伸実現への提言」(さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会)

提言1 「住み続けたい」まちづくりの推進

生活の利便性を確保し、市民の安心・安全な暮らしを実現するために、一刻も早く、人に優しい地下鉄7号線の延伸実現を図り、「住み続けたい」と思われるまちづくりを推進することが必要である。

提言2 将来を見据えた「攻め」のまちづくりの推進

地下鉄を基軸として経済と文化の交流の活性化をはかる「攻め」のまちづくり計画を早期に確立し、地下鉄7号線の延伸を見据えたまちづくりを着実に実施することが、政令市としてのあるべき姿と考える。

提言3 「訪れたい」まちづくりの推進

早急に、地域の特性である歴史や文化、伝統産業の魅力を再発見・活用し、今ある魅力をきちんと伝え、「国際都市さいたま市」に多くの人々が訪れたいまちづくりを進めなければならない。

提言4 利用しやすくなる「魅力ある」鉄道の実現

将来にわたり利用される魅力ある鉄道とするためには、地下鉄7号線の延伸にあわせ、速達性を向上させる快速運転や、利用者の負担を軽減させる運賃割引を導入するべきである。

また、利用率の向上には、バス網との連携や駅周辺とのまちづくりとの連携によるパーク＆ライドの推進による公共交通網の充実、商店会と連携したポイントサービス制度や地域住民による駅周辺の美化の推進など、マイルール意識を向上させる事業なども展開すべきである。

2. 当該路線の概要

(「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」(平成17年2月)より)

区 間：浦和美園 ~ 岩槻

駅 数：3 駅 (埼玉スタジアム駅 (臨時)、中間駅、岩槻駅)

延 長：約 7.3 km

概算建設費：780 億円 (車両費 30 億円を含む)

(参考)

路線整備による所要時間変化の例

1. 都心から当該地域への時間短縮効果

駒込	岩槻	57分	35分
四谷	岩槻	62分	49分

都心から当該地域への直通路線の整備により、都心からの利便性・速達性の向上が期待される。

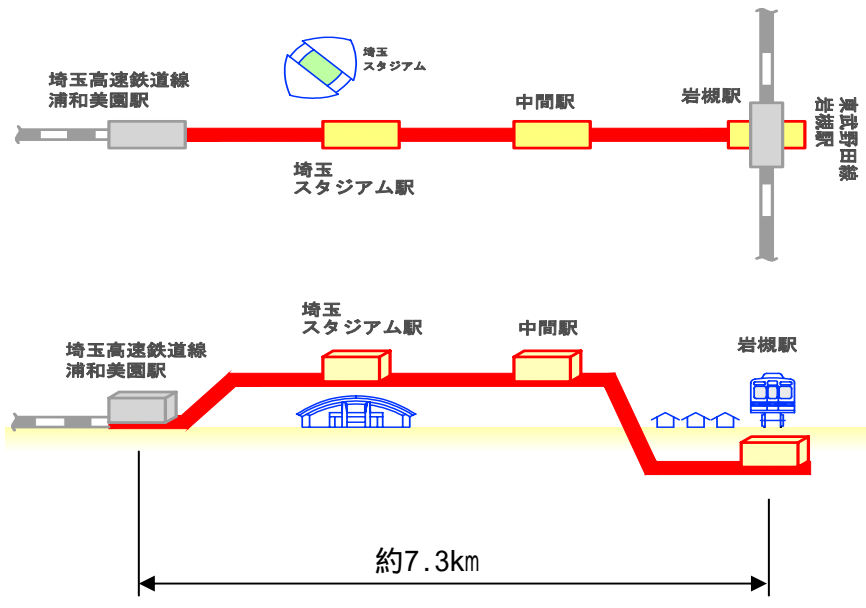
2. 埼玉スタジアムへの時間短縮効果

大宮から	54分	36分
春日部から	55分	34分

延伸線の整備により県北部から埼玉スタジアム 2002 へのアクセスの大幅な改善が見込まれ、県全体からスタジアムへの交通利便性の向上が図られる。



図 地下鉄7号線延伸路線図



3 . 鉄道及びまちづくりを取り巻く環境

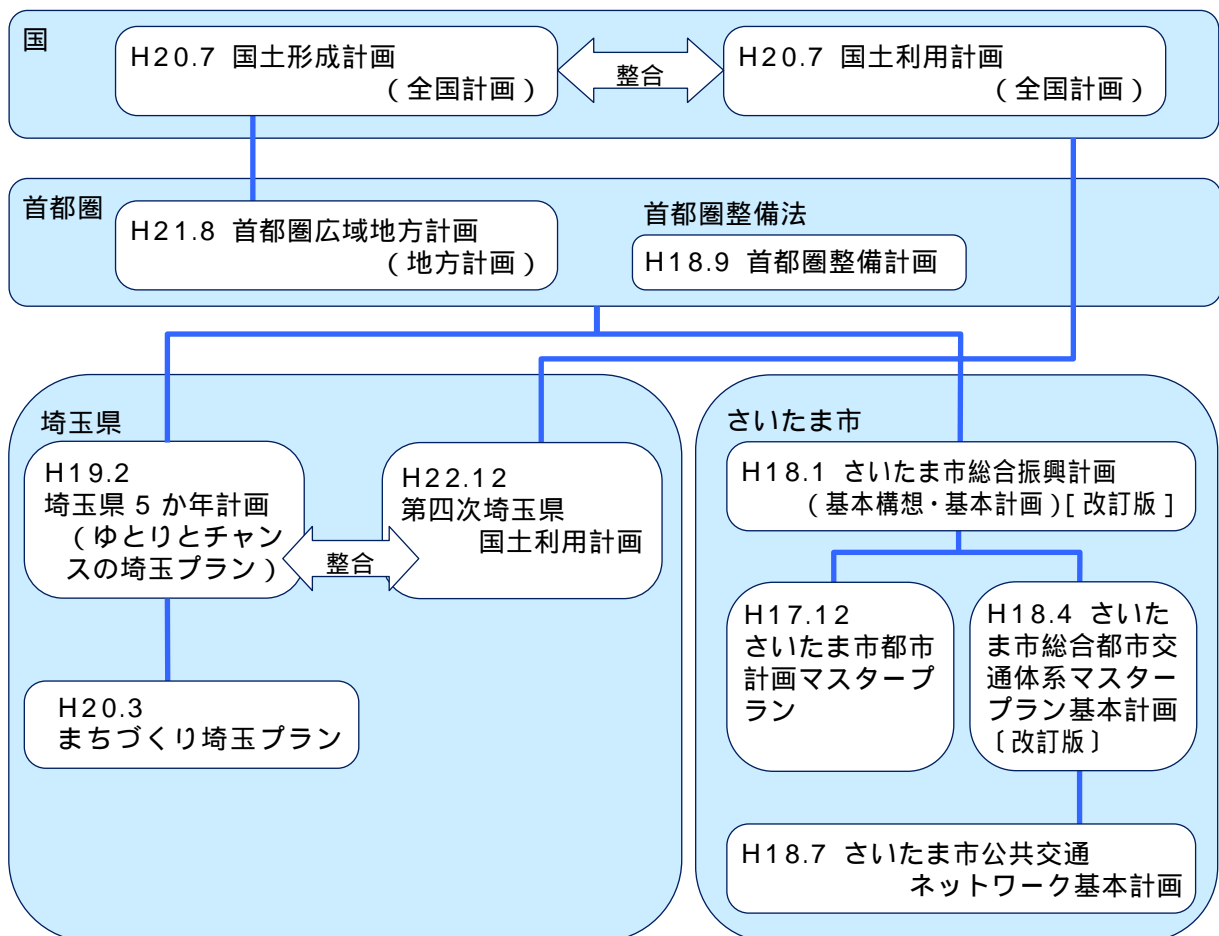
地下鉄7号線延伸事業の実現化に向けては、社会・経済情勢等に大きく影響されることから、以下の6つの項目に着目し、鉄道及びまちづくりを取巻く環境等について取りまとめた。

- 1) 上位計画等
- 2) 社会・経済情勢
- 3) 沿線地域の状況
- 4) 鉄道利用者の状況等
- 5) 東京圏における交通実態
- 6) まちづくりとの連携事例

3 . 1 上位計画等

(1) 上位計画の構成

以下の上位計画の構成を前提として、各計画において求められている交通政策等について整理する。



(2) 国の計画

国土形成計画（平成 20 年 7 月）

- 人口減少・高齢化社会を迎え、環境問題が顕在化している状況において、「国土形成計画」では、持続可能な地域の形成、災害に強い国土構造の再構築等を戦略的目標としている。

- 持続可能な都市形態として、集約型都市構造への転換が合理的と判断される場合には、円滑で機動的な都市交通体系の構築や中心市街地への都市機能の集積を重点的に支援するとともに、既存ストックを活用した集約化を進めるとしている。
- 災害に強い国土構造を確立するために、特に大都市圏及び地方の拠点都市においては、発災時の緊急輸送に備え、交通網における迂回ルート等の余裕性（リダンダンシー）の強化を図るとしている。

国土利用計画（平成 20 年 7 月）

- 「国土利用計画」においては、「持続可能な国土管理」という考えのもと、豊かな生活や活力ある生産が展開される場として、国土の魅力を経済的に向上させるよう努めることが重要であるとしている。

国土利用計画(全国計画)について(概要①)

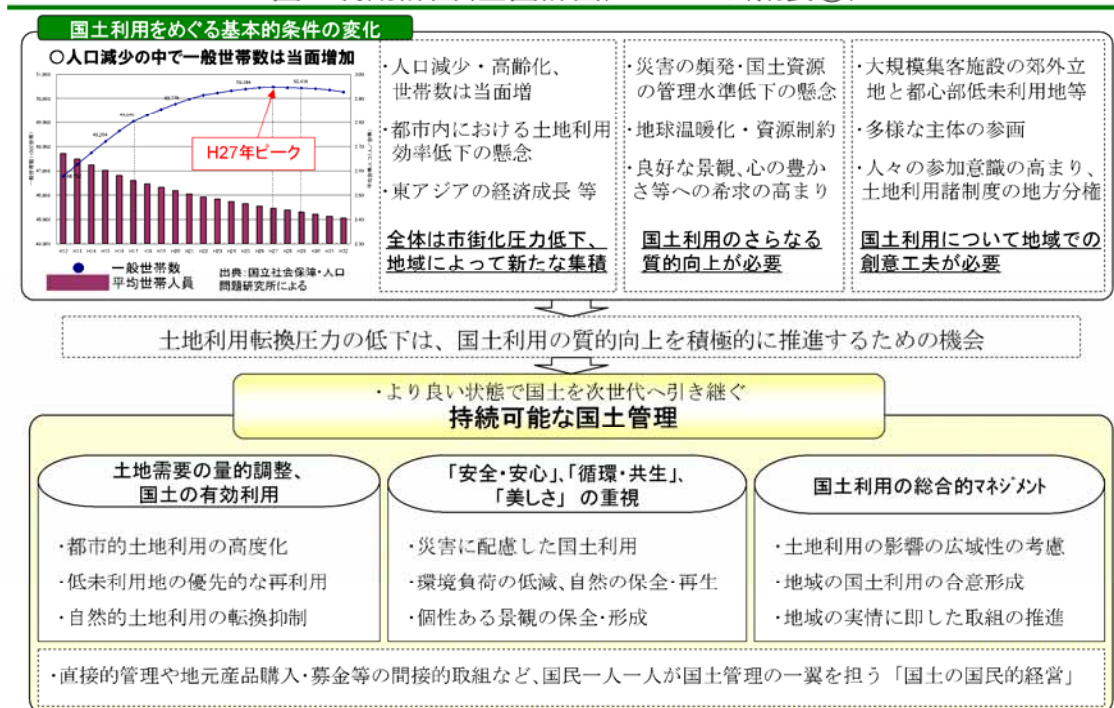


図 国土利用計画の概要

資料：国土交通省 HP

(3) 首都圏の計画

首都圏整備計画（平成 18 年 9 月）

- ・ 「首都圏整備計画」においては、各地域の拠点的な都市を中心に諸機能がバランス良く配置された自立性の高い地域形成と地域相互の連携・交流によって機能を高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を目指している。

- ・ 首都圏の各地域の機能連携を強化する交通体系の整備として、分散型ネットワーク構造の実現を図るため、放射方向と環状方向からなる交通網を形成するとしている。
- ・ 鉄道については、職住近接を推進するとともに、通勤時の混雑緩和、長時間通勤等の課題への対応や快適性向上等を図り、広域連携拠点相互間や広域連携拠点と東京都心部の連絡強化等交通網形成を図るための整備が不可欠としている。

首都圏広域地方計画（平成 21 年 8 月）

- ・ Web（蜘蛛の巣）構造プロジェクトと称して、都市間連携・交流の強化を掲げ、鉄道、バスの活性化等による公共交通機関を軸とした都市交通体系の構築を図る等、交通円滑化と都市機能の改善を図る方針を示している。

- ・ 公共交通の整備とまちづくりを一体となって進めるにあたり、鉄道駅等の交通結節点において、他の公共交通機関とも連携し、周辺地域の土地利用と交通機能を一体的に整備することが必要であるとしている。
- ・ 地震対策の推進として、交通・情報通信網の迂回ルート（リダンダンシー）の確保等、ハード面での対策を着実に推進するとしている。

(4) 埼玉県・さいたま市の計画

1) 埼玉県の計画

ゆとりとチャンスの埼玉プラン(埼玉県5か年計画)(平成19年2月)

- ・「ゆとりとチャンスの埼玉プラン(埼玉県5か年計画)」においては、総合交通体系の整備として、地下鉄7号線の延伸等の新線の検討等による利用しやすい公共交通網整備に取り組むとしている。

まちづくり埼玉プラン(平成20年3月)

- ・「まちづくり埼玉プラン」においては、コンパクトな都市構造を目指したまちづくりの取組みとして、「駅から始めるまちづくり」を戦略施策の一つとし、公共交通機関の利用を促進することを一つの方向性としている。

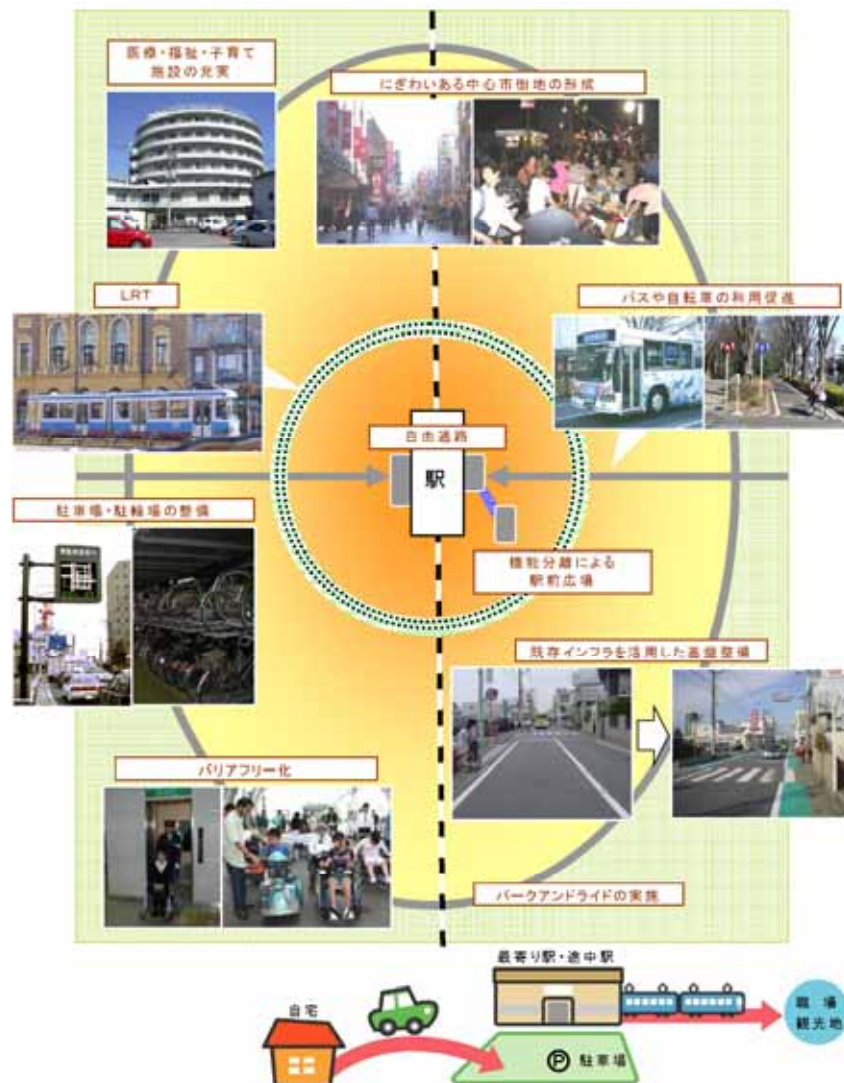


図 駅から始まるまちづくりイメージ

資料：まちづくり埼玉プラン

2) さいたま市の計画

さいたま市総合振興計画（基本構想・基本計画）[改訂版]（平成 18 年 1 月）

- ・ 「さいたま市総合振興計画（基本構想・基本計画）[改訂版]」においては、美園地区及び岩槻駅周辺地区を「副都心」と位置づけ、都心と連携しながらその機能を補完するとともに、都市活動を多様化する役割を担うものとしている。
- ・ 上記計画を具体化した「さいたま市総合振興計画（新実施計画）」においては、「埼玉高速鉄道（地下鉄 7 号線）延伸促進事業」を総合交通体系の確立に向けた実施計画事業と位置づけている。

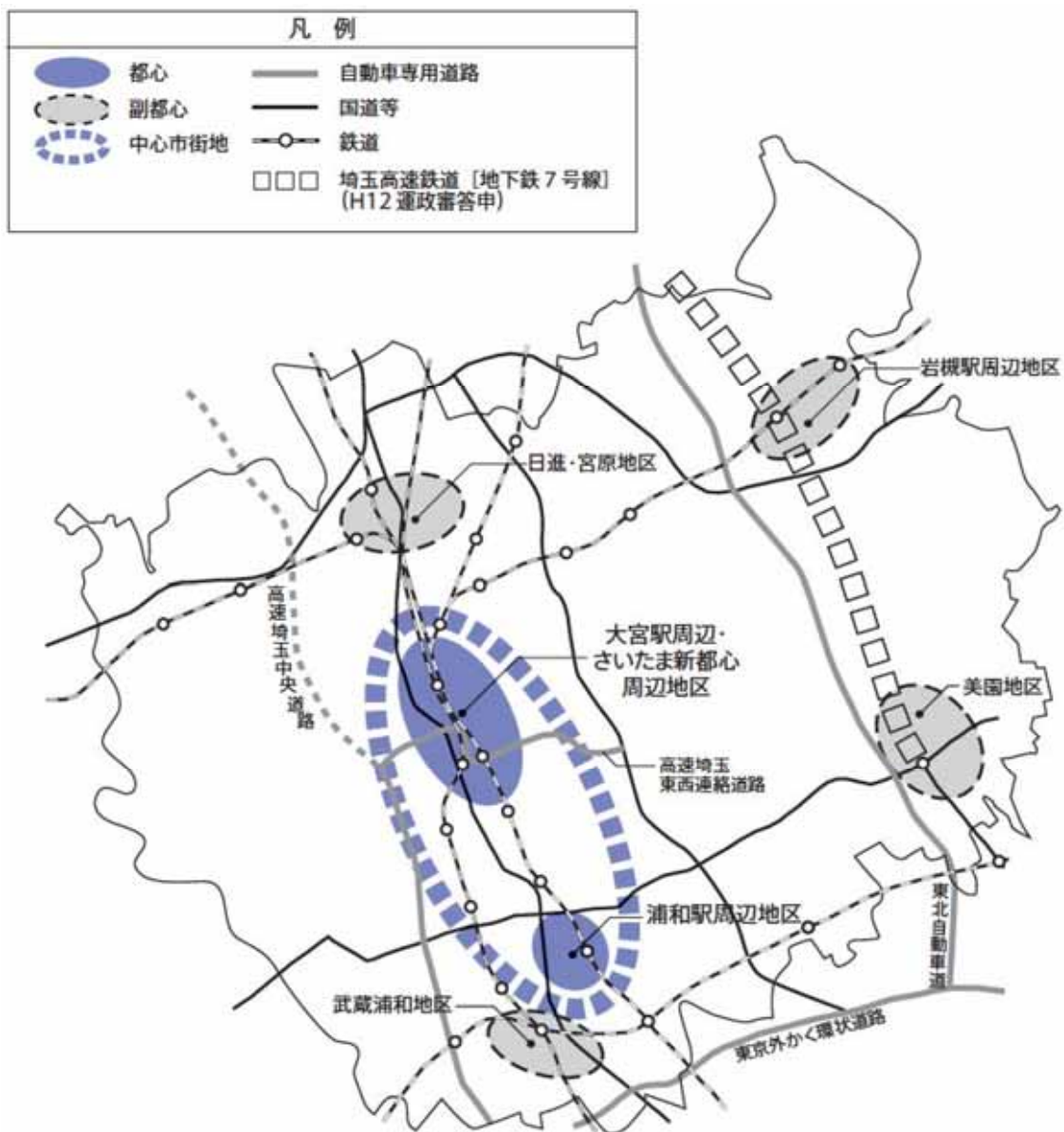


図 都市構造（拠点の構造と配置）

資料：さいたま市総合振興計画（基本構想・基本計画）[改訂版]

さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画〔改訂版〕(平成18年4月)

- ・ 「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画〔改訂版〕」においては、市が目指す総合都市交通体系として、広域的な移動に資する軌道系公共交通ネットワークの構築が掲げられている。

さいたま市公共交通ネットワーク基本計画(平成18年7月)

- ・ 「さいたま市公共交通ネットワーク基本計画」においては、基本理念(いつでも・どこでも・誰にでも利用しやすい公共交通の実現)に向けた公共交通ネットワークの整備方針として、周辺都市との連携及び都心地区内、都心・副都心地区間相互の連携を公共交通によって充実させていくこととしており、その具体策として地下鉄7号線の延伸を含む都市発展軸等の整備が掲げられている。

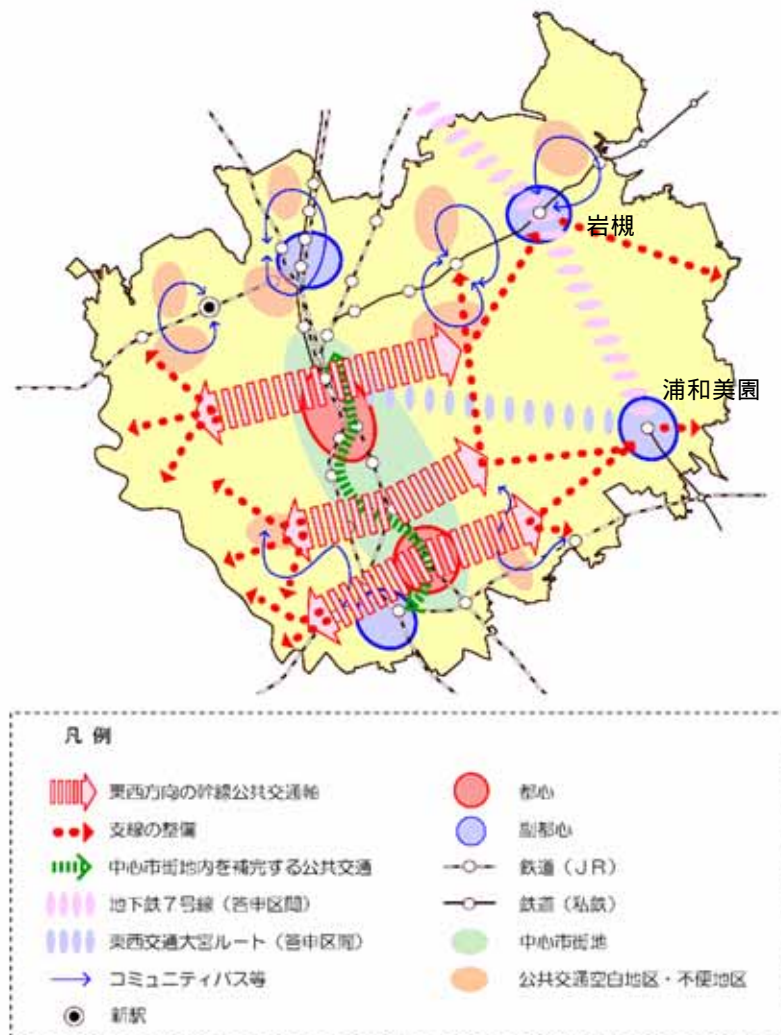


図 公共交通ネットワークの全体像

資料：さいたま市公共交通ネットワーク基本計画

しあわせ倍増プラン 2009 (平成 21 年 11 月)

- 地下鉄 7 号線延伸は、経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させた上で、平成 24 年度末までに事業着手することを目標としており、「沿線開発」や「運行計画の工夫」等の検討を進め、採算性の確保等の課題解決の目途をつけ、鉄道事業者との合意形成を図り、平成 24 年度に都市鉄道等利便増進法の申請手続きに入ることを目指している。

- しあわせ倍増プラン2009は、マニフェスト「さいたま市民しあわせ倍増計画」をベースに、平成21年度から平成24年度までの4年間にさいたま市が重点的に取り組むべき施策を掲げたもので、個別事業の具体的な取組内容、事業計画等を具体的に示されている。

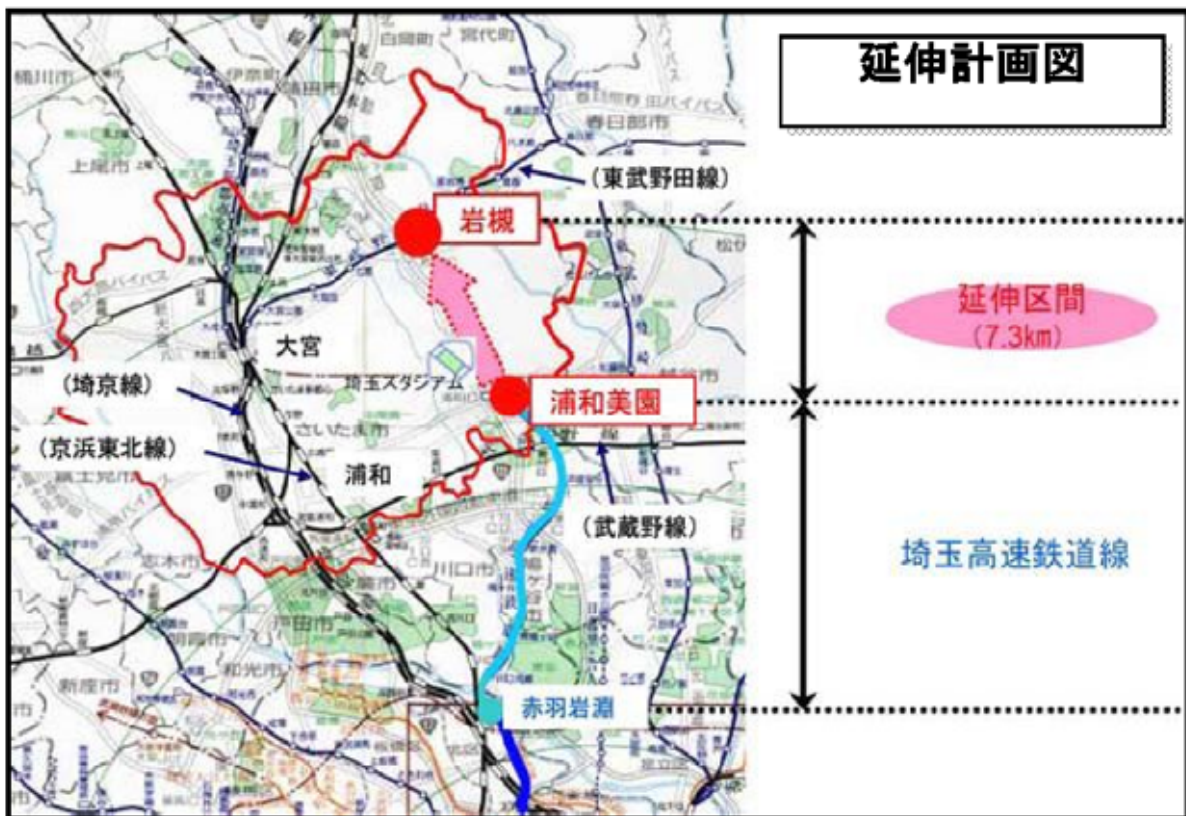


図 地下鉄 7 号線延伸計画

資料：しあわせ倍増プラン 2009

(5) 答申・提言等

- ・ 「運輸政策審議会答申第 18 号(平成 12 年 1 月)」においては、地下鉄 7 号線の延伸が「現時点において目標年次(平成 27 年)までに開業することが適当である路線」(A1)と位置付けられた。
- ・ その後、「運輸政策審議会答申第 19 号(平成 12 年 8 月)」においては、今後の鉄道整備の支援方策として、公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効果的に行う「償還型」及び「公設型」上下分離方式の必要性について示された。
- ・ また、平成 17 年 8 月には、「都市鉄道等利便増進法」が施行され、都市鉄道等の利便増進を図ることを目的とした速達性向上事業(上下分離方式による整備)が促進されることとなった。
- ・ 第 164 回国会決算行政監視委員会第 4 分科会(平成 18 年 6 月)において「地下鉄 7 号線の延伸については、連絡線の整備等による速達性の向上という都市鉄道等利便増進法の趣旨にかなう」と鉄道局長が答弁した。
- ・ 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像 - 鉄道がつなく、エコフレンドリーな生活圏(「鉄道エコ生活圏」)の創造に向けて - (平成 20 年 6 月)」においても、都市鉄道ネットワークの拡充方策として都市鉄道利便増進事業の積極的活用が必要と提言されている。

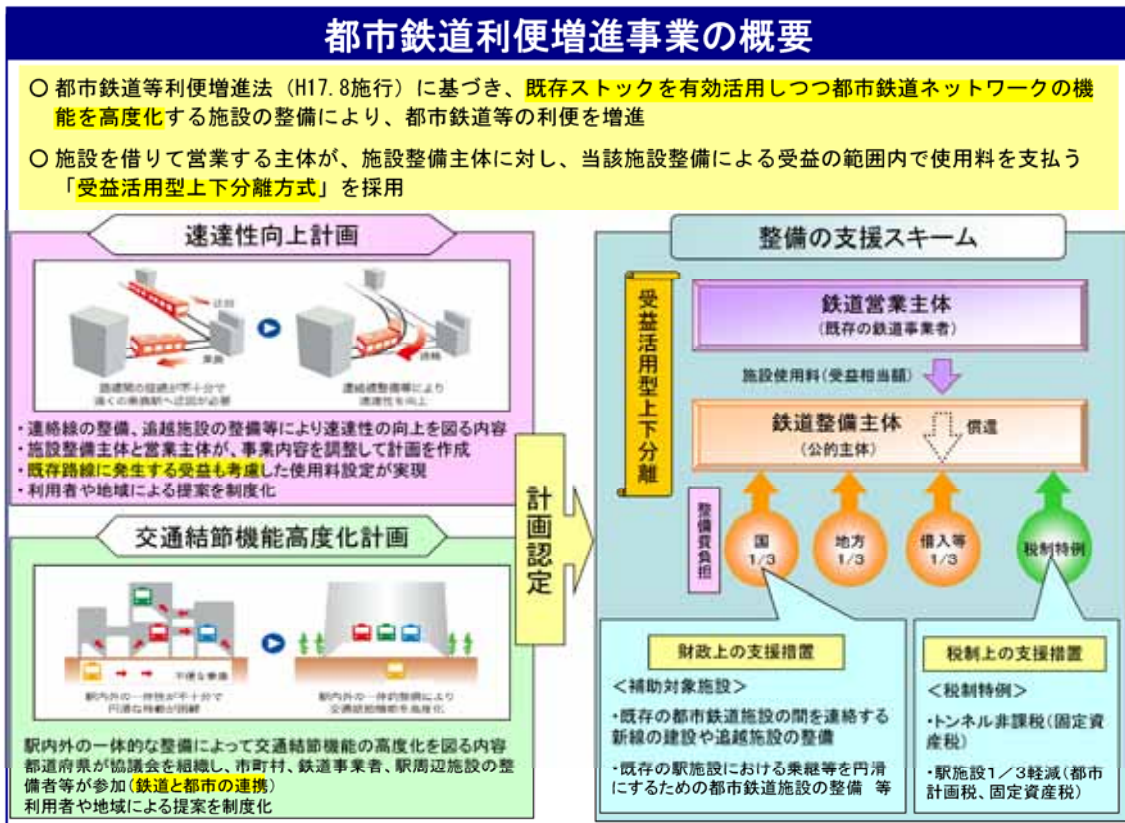
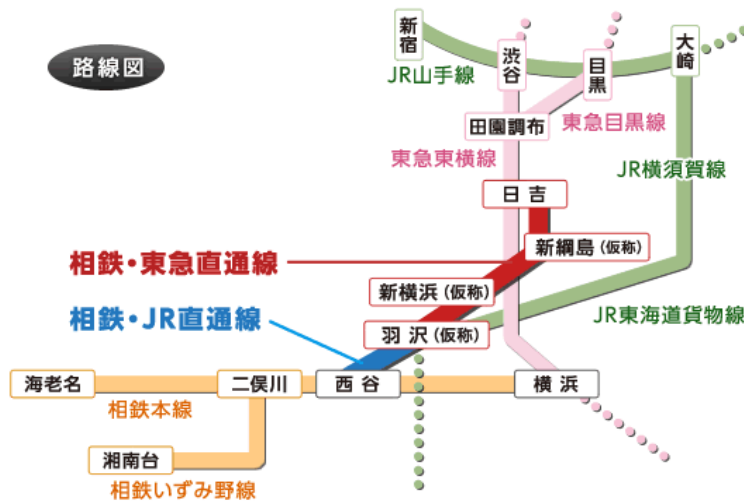


図 都市鉄道利便増進事業の概要

資料：国土交通省 HP

(参考)

「都市利便増進事業」を活用した鉄道整備事例(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)



事業概要

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近(約2.7km)	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅(約10.0km)
事業費	約689億円	約1,957億円
事業予定期間	平成18年11月～平成27年3月	平成19年4月～平成31年3月
整備主体	(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
営業主	相模鉄道(株)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)
運行区間	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅(仮称)～新宿方面	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅(仮称)～新横浜駅(仮称)～新綱島駅(仮称)～日吉駅～渋谷方面・目黒方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯: 4本/時程度 その他時間帯: 2～3本/時程度	朝ラッシュ時間帯: 10本～14本/時程度 その他時間帯: 4～6本/時程度

- 平成12年1月 運輸政策審議会答申第18号において、神奈川東部方面線が、平成27年までに開業することが望ましい路線(A1路線)として位置づけられる。
- 平成17年8月 都市鉄道等利便増進法が施行される。
- 平成18年6月 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線について、都市鉄道等利便増進法に基づく営業構想・整備構想の認定を国土交通大臣より受ける。
- 平成18年11月 相鉄・JR直通線について、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を国土交通大臣より受ける。
- 平成19年4月 相鉄・東急直通線について、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定を国土交通大臣より受ける。
- 平成27年4月 相鉄・JR直通線開業予定。
- 平成31年4月 相鉄・東急直通線開業予定。

資料: 都市鉄道利便増進事業 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線 HP

(6) 公共事業を取り巻く環境(需要予測や事業評価手法の見直し)

- 公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるため、地方の意見の反映、第三者による事前審査等による「事業評価手法の見直し」や事業評価の前提となる「将来交通需要推計の改善」への動きがみられる。

- 国土交通省では、公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるため、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を改定(平成21年12月)し、地方の意見の反映、第三者による事前審査の充実等を導入した(平成22年4月更新)。
- 平成22年8月には、「国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)」を策定し、一部の直轄事業において、事業の必要性や内容が検証可能となるよう評価手法の改善や、代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を試行している。
- また、事業評価の前提となる将来交通需要・推計については、信頼性・透明性の確保及び関係府省と共有可能な各交通機関共通の統合推計モデルの検討を目的としており、推計モデルの統合に向けた第一段階として、生成交通量推計手法の改善(例:国立社会保障・人口問題研究所の中位推計の最新値の利用)や、需要推計に係る条件設定等の統一(例:H32年度及びH42年度を対象に全分野で推計を実施する)等が示されている。
- なお、将来交通需要推計手法検討会議における検討対象は、鉄道分野では、将来交通需要推計をもとに社会資本整備の計画・事業実施判断を行っている整備新幹線の需要を対象としている。

国土交通省所管公共事業の評価と実施要領改定の概要

<p>【事業評価の目的】</p> <p>公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る</p>	<p><事業評価の新たな取り組み> ※赤文字が今回(H22.4.1)改定事項</p> <p>○都道府県・政令市への意見聴取の導入 直轄事業等の新規事業採択時評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。【平成21年度より導入】 また、再評価については、【平成22年度より導入】</p> <p>○第三者による事前審査の充実 直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。【平成21年度より導入】</p> <p>○国会審議へ資するための取り組み 直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。【平成21年度より導入】</p> <p>○再評価実施時期の短縮 事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮するほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。 【平成22年度より導入】</p>									
<p>【事業評価の位置付け】</p> <p>政策評価法(平成14年4月1日施行)における政策評価制度の一環</p> <p>全ての公共事業について各事業毎の事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施(維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く)</p> <p>○新規事業採択時評価(平成10年度~)</p> <p>○再評価(平成10年度~)</p> <p>○事後評価(平成15年度~)</p>										
<p>【評価結果の積極的な公表】</p> <p>・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表</p> <p>・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表</p> <p>・平成20年3月より再評価を行う際の視点(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)を記載し公表内容を充実</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">現 行</th> <th style="text-align: center;">改 定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共事業</td> <td>直轄事業等、補助事業等 5年未着工・10年継続・5年毎</td> <td>直轄事業等 3年未着工・5年継続・3年毎 補助事業等 5年未着工・5年継続・5年毎</td> </tr> <tr> <td>その他施設費</td> <td>3年未着工・7年継続・3年毎</td> <td>3年未着工・5年継続・3年毎</td> </tr> </tbody> </table> <p>※H21年度から導入する事項については、H21.12.24に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し規定済み。 ※H22年度から導入する事項については、H22.4.1に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し規定。</p>		現 行	改 定	公共事業	直轄事業等、補助事業等 5年未着工・10年継続・5年毎	直轄事業等 3年未着工・5年継続・3年毎 補助事業等 5年未着工・5年継続・5年毎	その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・5年継続・3年毎
	現 行	改 定								
公共事業	直轄事業等、補助事業等 5年未着工・10年継続・5年毎	直轄事業等 3年未着工・5年継続・3年毎 補助事業等 5年未着工・5年継続・5年毎								
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・5年継続・3年毎								

図 公共事業の事業評価と実施要領の改定の概要

資料：国土交通省 HP

「政策目標評価型事業評価」の導入についての基本方針(案)

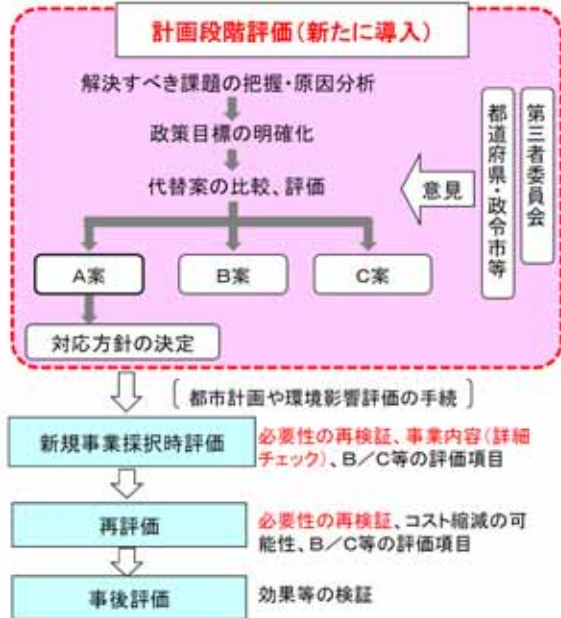
公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入 参考: H22.8.9公表資料

1. 政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

- ①事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善
- 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
 - 政策目標の明確化
 - 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較、評価
- ②計画段階の事業評価を導入
- 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



計画段階評価試行箇所



第30回国土開発幹線自動車道建設審議会(平成9年2月)で決定された基本計画の内容

建設線の区間	標準車線数	設計速度	道路等との連絡地
山梨県北巨摩郡長坂町(現北杜市)から長野県南佐久郡八千穂村(現佐久穂町)まで	4車線	80km/時	山梨県北巨摩郡高根町(現北杜市)附近 長野県南佐久郡南牧村附近

平成9年2月5日総理府告示第四号
最終改正 平成18年2月28日国土交通省告示第315号

図 政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)及び第三者委員会資料の例

資料: 国土交通省 HP

(参考)

- ・将来交通需要推計の改善について(中間とりまとめ)

国土交通省(平成22年8月19日より)

背景:

- ・事業評価の前提となる将来交通需要推計について、予測と実績値に乖離がみられる。
- ・交通機関毎に独自の需要推計を行っている。

目的:

- ・事業評価の前提となっている将来交通需要・推計について信頼性、透明性を確保する。
- ・社会資本整備の二重投資を防ぎ、料金政策等の影響の事前把握を可能とするため、関係府省と共有可能な各交通機関共通の統合推計モデルを検討する。
- ・情報公開のあり方について検討する。

検討事項:

- 現在の推計手法の検証及び交通機関(分野)間の推計の整合性確保【第一段階】
- ・実績と推計値に乖離を生じる原因の排除
- ・推計モデル及び、将来フレーム(人口・GDP)等の入力条件の分野横断的な改善・統一各交通機関共通の統合推計モデルの検討【第二段階】
- ・全国生成交通量～機関別分担交通量の推計段階について、各分野の推計モデルを統合情報公開のあり方
- ・第三者において再現や検証が可能となるよう、モデルや推計に用いたデータ等を公開

対象分野:

将来交通需要推計をもとに、社会資本整備の計画・事業実施判断を行っている以下4分野を対象とする。

道路・・・道路交通需要

鉄道・・・整備新幹線の需要

港湾・・・内貿複合一貫輸送等の貨物需要

空港・・・国内航空旅客の需要

生成交通量試算における分野間での手法の統一(国内旅客(道路、鉄道、航空))

- ・人口、GDPを説明変数とした、生成交通量推計モデルを構築する。
 - ・アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では、説明変数に使用しない。
- 過去の生成交通量においてACCの影響が必ずしも明確でないため、事業実施の適否を判断するにあたり、生成交通量推計が過大にならないよう安全側を見込む。

II.1.第一段階の改善について

1. 生成交通量推計手法の改善

① 将来フレーム・入力値の統一

【人口】 各分野で将来人口推計の基準年度が異なっていたものを統一。(国立社会保障・人口問題研究所の中位推計の最新値)

【経済成長】 以下のとおりの経済成長を設定した上で予測値を算出するよう、各分野で統一。

GDP：最新の実質GDPの政府見通しに、直近10年間の実質GDPの平均変化量を加算して予測
平成42年(2030年)以降は一定値に設定

② 生成交通量推計モデルの改善

【国内旅客】

- 人口、GDPを説明変数とした生成交通量推計モデルを構築し、各分野で統一的使用。
- アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では説明変数に使用しない。

【国内貨物】

- 推計時の貨物の品目分けを統一(10品目)
- 国内生産額・輸入額については、GDPを説明変数とした推計モデルで算出。
- 輸送量については国内生産額・輸入額を説明変数とした推計モデルで算出。

2. 需要推計に係る条件設定等の統一

① 推計年度の統一

H32年度(2020年度)及びH42年度(2030年度)を対象に全分野で推計を実施。

② 推計年度における交通インフラ及び交通サービス指標の設定方法の統一

- (1)ネットワークの設定については、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮。
- (2)所要時間・運行頻度については、現況を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (3)費用については、割引を考慮した現在の料金水準を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (4)有料道路事業の認可を受けた事業については、有料道路を前提とする。

6

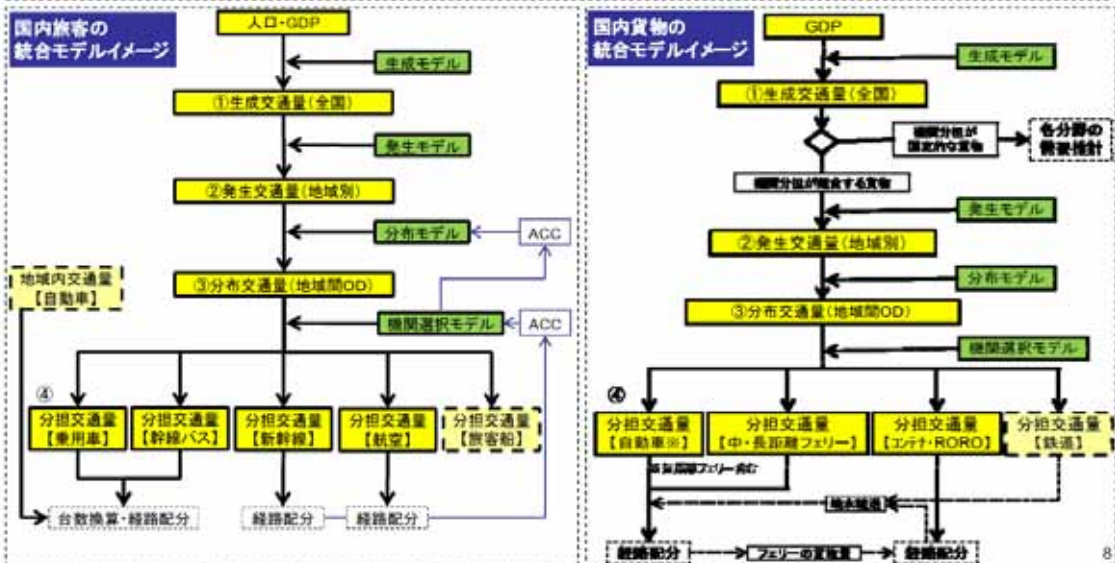
III.第二段階の改善について(統合モデルの方向性)

国内旅客(道路、鉄道、航空)

- 地域間交通について、①生成交通量(全国)、②発生交通量(地域別)、③分布交通量(OD交通量)、④分担交通量までの推計プロセスを統合。
- 交通機関毎の経路配分等の推計は分野毎に行う。

国内貨物(道路、港湾)

- 貨物の機関分担の状況について検討し、機関分担が固定的な貨物については、各分野の手法により推計を行う。
- 機関分担が変化する貨物(交通機関のサービス指標により機関分担が容易に変化する貨物)については、①生成交通量、②発生交通量(地域別)、③分布交通量(OD交通量)、④分担交通量までのプロセスを統合。
- フェリー貨物については、道路の配分モデルに組み込んで経路を推計し、その結果を港湾別の取扱貨物量に反映。
- 内航海運(コンテナ・RORO)の端末輸送を道路の需要推計に反映する方法を検討。



8

図 将来交通需要予測推計の改善について【中間とりまとめ】

資料：国土交通省 HP