

J R山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業について

連続立体交差事業については、前回（平成19年度）の再評価から5年が経過しており、今年度内の再評価に向けて検討を進めているところである。

再評価を行う視点は、①事業の進捗状況、②事業を巡る社会経済情勢等の変化、③費用対効果分析の要因の変化、④コスト縮減や代替案立案等の可能性となっており、このたび、費用対効果（B/C）の算定結果がまとまったため報告する。

1 事業の概要

(1) 連続立体交差事業

事業区間：倉敷市大島付近～四十瀬付近 約7.1km

J R山陽本線 約3.2km、J R伯備線 約2.2km、水島臨海鉄道 約1.7km

事業費：約609億円（前回（平成19年度）再評価時の事業費：約600億円）

事業期間：平成28年度事業着手予定 ～ 平成42年度事業完了予定

(2) 関連道路整備事業（事業主体：倉敷市）

対象事業：高架側道、(都)寿町八王寺線、(都)大内老松線、駅前広場 他5路線

事業費：約217億円（前回（平成19年度）再評価時の事業費：約256億円）

2 費用対効果について

費用対効果（B/C）＝（事業による便益）÷（事業に要する費用）

< 便益(B) >

事業により道路利用者が得る便益(供用後50年間)を貨幣換算したもの

移動時間短縮便益 (自動車)
移動時間短縮便益 (歩行者・自転車)
走行経費減少便益
交通事故減少便益

< 費用(C) >

事業費及び維持管理費

連続立体交差事業費 (鉄道事業者負担(7%)を除く)
関連道路整備事業費
関連道路の維持管理費

なお、公共事業においては、費用及び便益が長期間にわたって発生することから、各年毎の費用及び便益を、現在(平成24年度)の価値に換算して費用対効果を算定する。

3 費用対効果の算出結果

(単位：億円)

項 目		前回 (H19)	今回 (H24)
便 益 (B)	移動時間短縮便益 (自動車)	9 2 1	3 8 5
	移動時間短縮便益 (歩行者・自転車)	4	3
	走行経費減少便益	2 8	2 1
	交通事故減少便益	2	9
	合 計	9 5 5	4 1 9
費 用 (C)	連続立体交差事業費	3 9 0	3 6 2
	関連道路整備事業費	1 7 9	1 3 1
	関連道路の維持管理費	0. 5	0. 4
	合 計	5 7 0	4 9 4
費用対効果 (B/C)		1. 6 8	0. 8 5

注1) 各項目の金額は、現在価値に換算したもの。

注2) 端数処理のため、各項目の金額の和は合計と一致しない。

4 費用対効果 (B/C) の要因の変化

(1) 便益に係る要因

ア 移動時間短縮便益の減少

平成20年度に国の「費用便益分析マニュアル」が改訂され、自動車の移動時間短縮便益を算定するための時間価値原単位（自動車1台の1分当たりの時間価値を貨幣換算したもの）が引き下げられたことによる。

イ 交通事故減少便益の増加

踏切事故解消便益は、過去5年間の事故発生率から算定するため、平成21年5月に発生した寿町踏切死亡事故を反映したことによる。

ウ 将来交通量の減少

平成20年度に国がまとめた将来交通需要推計において、将来交通量が従前の推計に比べ減少したことにより、移動時間短縮便益等が減少した。

エ 連続立体交差事業の完成時期の遅れ

土地区画整理事業の遅れ等により、連続立体交差事業の完成時期が遅れ、現在価値化による影響で便益が減少した。

(2) 費用に係る要因

連続立体交差事業については、土地区画整理事業の遅れ等により完成時期が遅れ、現在価値化による影響で事業費が、関連道路整備事業については、用地単価の下落等により事業費が、それぞれ減少した。

5 今後の進め方

費用対効果の算定結果も含め、再評価における各視点から対応方針の検討を進める。