

## 事後評価総括表

【中部国際空港連絡線整備事業】

事業者名[中部国際空港連絡鉄道株式会社]

①事業概要					
事業名	中部国際空港連絡線整備事業		整備区間	常滑駅～中部国際空港駅 【4.3km(建設相)、4.2km(営業相)】	
事業期間	平成12年4月21日(第3種鉄道事業許可)～平成17年1月29日(開業)		総事業費	570億円 ※高架化工事を関連事業費として含む。	
②事業の主たる目的					
<p>中部国際空港(通称:セントレア)は、名古屋都心から約40km離れていることから、空港までの交通アクセスとしては高速かつ定時性があり、環境への影響や航空機離発着時に集中的に発生する空港旅客需要の特性に対して、大量輸送処理が可能である交通手段が必要であった。その中で本鉄道アクセスは、上記の特徴を有する唯一の手段としてその整備を進めた。また、その整備は空港整備スケジュールと整合のとれた空港開港時(平成17年)までの早い時期を目指す必要があった。</p> <p>鉄道アクセスの整備に当っては、需要規模や経済性等の面から検討を行い、既設の鉄道の中で空港に最も近接する名鉄常滑線を最大限活用することとして、その終点の常滑駅から中部国際空港との間に空港連絡線として新線を建設することが最良と判断され、事業の実施に至った。</p>					
③評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値(新規採択時)	実績値		変化の要因	
事業費	[許可申請時] 708億円	570億円		①用地取得の見直し、地価下落 ②発注方式、工区等の見直し ③金利低下 ④事務の効率化等 上記理由により事業費の削減が実現した。	
工期	4年	3年7ヶ月		・空港のスケジュールに関連した空港線整備の工期短縮	
輸送人員	(平成17年度) 約44,000人/日 { 空港関連 約42,100人/日 地域開発関連 約1,900人/日 ※中部国際空港開港時 ※空港線は平成16年度末開業 (平成37年度) 約81,200人/日 { 空港関連 約50,400人/日 地域開発関連 約30,800人/日	(平成17年度) 約27,600人/日 (平成20年度) 約23,900人/日 ※愛・地球博開催期間(平成17年3月25日～9月25日)		・平成20年(2008年)以降の航空旅客数の低迷、就航路線の減少、旅客便数の減便 ・空港島および対岸部の開発進捗の遅れ ・社会経済情勢による航空需要の低迷 ・愛知県外からの国際旅客の需要の取り込み不足 ・空港内駐車場の増設等、マイカーの利用促進施策	
④事業効率および事業による効果・影響(施設効果)の発現状況					
1) 事業効率					
■費用対便益 [平成21年度価格] 計算期間: 30年(50年) ※括弧内の数値は、50年の計算期間を前提とした数値。					
費用 C	575億円 (692億円)	貨幣換算した主要な費用: 建設費等(事業者の長期事業計画の資金運用計画に基づく)、再投資(平均耐用年数43年目の次年度に初期投資額を計上)			
便益 B	1,094億円 (1,402億円)	貨幣換算した主要な便益: 所要時間短縮、交通費用節減、供給者便益 ※旅客快適性の変化、道路交通混雑の変化、環境等改善便益、残存価値等による便益は本分析結果には含まれていない。 ※空港線 without においては、対岸部から空港島までは連絡バスを利用して移動すると設定した。			
費用便益比 B/C	1.90 (2.02)	純現在価値 NPV	519億円 (710億円)	経済内部収益率 EIRR	12.8% (13.3%)
■採算性	・定額の線路使用料等を第二種鉄道事業者(名古屋鉄道(株))から受け取っており、空港線の輸送人員の状況に左右されることなく、安定して事業費の償還が可能である。 ○単年度営業収支黒字転換年 平成26年度(2014年度) (第11年次) ○累積資金収支黒字転換年 平成41年度(2029年度) (第26年次)				
分析の基礎とした需要予測					
・開業後の実績および中部国際空港の需要予測等に基づき、空港アクセス鉄道の主たる目的である航空旅客の輸送の将来動向のみを対象として平成21年度(事後評価時点)以降を設定。					

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"> <li>・名古屋都心部と空港間を最短 28 分でアクセスすることが可能となり、空港利用客の利便性向上が図られた。</li> <li>・空港線事業との関連整備として、常滑駅以北の既設線の曲線改良等施設整備の実施や追い越し設備の建設等によって、名鉄常滑線全体のスピードアップ、輸送力の増強が図られた。</li> <li>・空港線開業に伴い、常滑駅～名古屋・金山方面のダイヤ編成が見直され、特急/快速急行の増便、特急の日中時間の運行拡充、ピーク時間帯の運行本数の拡充、早朝・深夜時間帯の運行拡大が実現し、空港関係者のみならず、常滑駅をはじめとする路線の利用者にとっても広く交通利便性の向上につながった。</li> <li>・空港島就業者の通勤手段として鉄道（空港線）利用の割合が高まっており、就業者の約 66%が鉄道を利用している。</li> </ul>
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港開港による就業機会の拡大、空港に関連する社会資本インフラの拡充、土地区画整理事業等の進展により、平成 16 年（2004 年）まで人口減少下にあった常滑市の人口は近年増加傾向にある。</li> <li>・高架化工事により常滑駅以北の踏切は 4 箇所除去され、また、空港線においては、全線高架化されるなど、踏切事故の減少につながった。</li> <li>・自動車等利用から鉄道利用への転換としてみた場合、年 10 トンの CO2 の排出負荷軽減に寄与している。</li> </ul>
⑤社会経済情勢の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界的な景気後退、新型インフルエンザの流行等に伴う航空旅客の落ち込み</li> <li>・航空旅客の減少に伴う就航路数の減少・旅客便数の減便</li> <li>・空港島および対岸部における開発プロジェクトの進捗の遅れ</li> <li>・空港内駐車場の増設等、マイカーの利用促進施策</li> </ul>	
⑥改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の整備効果が現れており、当面のところ改善措置の必要性はないが、引き続き、第二種鉄道事業者と協働しながら、安全な運行管理、施設管理等に努め、鉄道利用者の増加、輸送力の維持等に向けた取り組みを進める。</li> <li>・また、より一層の効率的な経営に努め、有効な資産活用の検討を行う等、安定した経営の実現を目指す。</li> </ul>	
⑦今後の事後評価の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事後評価の必要性はないが、空港線の需要が大幅に落ち込んだ場合には、周辺の開発プロジェクトの直近の動向等を踏まえて評価・検証が必要である。</li> </ul>	
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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業評価の対象である中部国際空港連絡線整備事業は、一般的な鉄道背後圏(駅勢圏)の人口増加などを変化要因とする鉄道事業とは異なり、既存の都市間を結ぶ鉄道ではなく空港へのアクセス鉄道という特殊性を有しているため、空港線の需要は空港関連の要因に大きく左右されることになる。また、中部国際空港が、周辺の開発プロジェクトや他の交通アクセス整備、関連投資等を含めた空港システムとして形成されているため、各種の事業毎の効果を明確に切り分けることは困難である。こうした特殊性を考慮すると、事業単体毎ではなく空港システム全体で一体的に事業評価を実施する方が、それぞれの事業の相乗効果等の計測も期待できるため、より適切ではないかと考えられる。</li> <li>・事業効率を検討する上で、現マニュアルに沿って分析すると 30 年後あるいは 50 年後といった将来時点の需要推計の優劣によって、算定される便益の大きさが左右される可能性が非常に大きい。一方で事後評価では、開業から 5 年間の輸送人員等の実績が発生していることから、確定した便益を算定することが可能であり、このように算出した効果を積み上げて、事後評価時点までに効果がどのように現れているかについての視点を加える手法も考え方の一つとしてあるのではないかとと思われる。しかし、その場合には、事業のライフサイクルを考慮した上で、事後評価時点の確定した便益をもとに事業の効率性を判断する評価等について、予め検討しておく必要があるのではないかと考えられる。</li> </ul>	