

整備新幹線の事業評価の経緯と評価手法

	整備区間	規格	認可	開業 (開業予定)	新規事業評価 ^(※1)	再評価		
					評価年度	評価年度	評価手法	使用モデル等
北陸新幹線	高崎・軽井沢間	フル規格	H1.6.28	H9.10.1	/			
	軽井沢・長野間	フル規格	H3.8.22					
東北新幹線	盛岡・沼宮内間	ミニ新幹線	H3.8.22	H14.12.1	/	H12年度	費用対効果	地域計量経済モデル
		フル規格	H7.4.28					
	沼宮内・八戸間	フル規格	H3.8.22					
九州新幹線	新八代・西鹿児島間	スーパー特急	H3.8.22	H16.3.13	/	H12年度	費用対効果	地域計量経済モデル
		フル規格	H13.4.25					
北陸新幹線	石動・金沢間	スーパー特急	H4.8.6	H26年度末	/	H13年度	費用対効果	地域計量経済モデル
	糸魚川・魚津間	スーパー特急	H5.9.22					
	長野・上越間	フル規格	H10.3.12		H9年度	H18年度 (今回対象)	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 ^(※2) 地域計量経済モデル
	上越・富山間	フル規格	H13.4.25		H12年度			
	富山・金沢間	フル規格	H17.4.27		H16年度			
東北新幹線	八戸・新青森間	フル規格	H10.3.12	H22年度末	H9年度	H18年度 (今回対象)	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 ^(※2) 地域計量経済モデル

(※1) 新規事業評価は国により実施されている

(※2) 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005(国土交通省鉄道局監修)において、便益算定にあたっては消費者余剰分析によって計測することを原則としている