

1. これまでの事業評価の経緯と評価手法

(1) 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	再評価			事後評価		
					評価年度	評価年度	評価手法	使用モデル等	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	/	/	/	/	H19年度 (今回対象) 自主的に実施	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 地域計量経済モデル
	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 (ミニ新幹線)	費用対効果	地域計量経済モデル	H19年度 (今回対象)	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 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 (スーパー特急)	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	長野・上越間	フル規格	H10.3.12	H26年度末	H9年度	H18年度	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 地域計量経済モデル			
	上越・富山間	フル規格	H13.4.25		H12年度						
		糸魚川・魚津間	スーパー特急		H5.9.22						
	富山・金沢間	フル規格	H17.4.27		H16年度						
		石動・金沢間	スーパー特急		H4.8.6						
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	費用対便益 経済波及効果	消費者余剰分析 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