

令和3年度補正予算に係る個別公共事業の評価書（その2）

令和3年12月21日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）に基づき、個別公共事業（補助事業等）についての新規事業採択時評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、個別の事業採択（事業の予算化）の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。本評価書で対象とした事業の事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、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こととしている。ただし、治安の維持に係る事業については、学識経験者の第三者から構成される委員会等の意見を聴くことを要しないものとする。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

（参考資料）

i) 事業評価関連リンク（URL：http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和3年度補正予算に係る評価として、補助事業等について、新規事業採択時評価44件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

別添1

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
都市・幹線鉄道整備事業	評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ・老朽化への対応 ・防災への効果・影響 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ 	鉄道局

令和3年度補正予算に係る新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	44
合計		44

令和3年度補正予算に係る新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:バリアフリー化、転落防止柵)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 瑞江駅 東京都交通局	7.34	-	本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 桜通線 新瑞橋駅 名古屋市交通局	5.11	-	本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(耐震補強)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (耐震対策) 平岸駅~真駒内駅(南北線) 札幌市交通局	275	-	<利用者への効果・影響> ・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 ・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業 (浸水対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 仙台駅 (東西線) 仙台市交通局	0.08	浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
奥羽本線・仙山線・左沢線 北山形駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	7.9	エレベーター	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。</p> <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
水戸線 結城駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	4.0	エレベーター	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。</p> <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
湖西線 比良駅 次世代ステーション創造事業 西日本旅客鉄道株式会社	2.2	エレベーター	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。</p> <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
奈良線 黄檗駅 次世代ステーション創造事業 西日本旅客鉄道株式会社	9.6	エレベーター	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。</p> <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

<p>瀬戸線 印場駅 次世代ステーション創造事業 名古屋鉄道株式会社</p>	<p>3.5</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>名古屋本線 金山駅 次世代ステーション創造事業 名古屋鉄道株式会社</p>	<p>6.0</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>名古屋線 南が丘駅 次世代ステーション創造事業 近畿日本鉄道株式会社</p>	<p>4.1</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>本線 東須磨駅 次世代ステーション創造事業 山陽電気鉄道株式会社</p>	<p>6.4</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>網干線 夢前川駅 次世代ステーション創造事業 山陽電気鉄道株式会社</p>	<p>2.8</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>しなの鉄道線 戸倉駅 次世代ステーション創造事業 しなの鉄道株式会社</p>	<p>3.5</p>	<p>エレベーター</p>	<p>本駅は地域からの要請及び支援の下に整備に着手するものであり、移動等円滑化された経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
井の頭線 久我山駅 ホームドア整備事業 京王電鉄株式会社	3.3	ホームドア	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が4.0万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
押上線 押上駅 ホームドア整備事業 京成電鉄株式会社	15	ホームドア	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が22.5万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
小田原線 海老名駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	22	ホームドア	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が15.2万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
小田原線 本厚木駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	18	ホームドア	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が15.1万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

<p>江ノ島線 大和駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社</p>	<p>17</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が11.8万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>大阪線・奈良線 鶴橋駅 ホームドア整備事業 近畿日本鉄道株式会社</p>	<p>16</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が16.1万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>高野線 中百舌鳥駅 ホームドア整備事業 南海電気鉄道株式会社</p>	<p>8.2</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が2.4万人（泉北高速鉄道株式会社との合計6.3万人）あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。※本駅は泉北高速鉄道株式会社との共同使用駅 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>神戸本線 西宮北口駅 ホームドア整備事業 阪急電鉄株式会社</p>	<p>19</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が10.3万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (伊勢崎線) 東武鉄道株式会社	0.29	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約14万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (京王線、相模原線) 京王電鉄株式会社	4.2	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約5万人以上の線区であり、緊急輸送道路と交差・並走する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (名古屋本線、常滑線、津島線) 名古屋鉄道株式会社	2.9	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であり、緊急輸送道路と交差・並走する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (難波線、けいはんな線) 近畿日本鉄道株式会社	4.2	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (阪神なんば線) 阪神電気鉄道株式会社	0.08	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	0.05	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
豪雨対策事業 (奥羽線、東北線、磐越西線、八戸線、小海線、吾妻線、上越線) 東日本旅客鉄道株式会社	6.5	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (池袋線、西武秩父線) 西武鉄道株式会社	3.7	-	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (池袋線) 西武鉄道株式会社	1.3	-	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (本線) 京成電鉄株式会社	2.0	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (田園都市線、大井町線、池上線) 東急電鉄株式会社	0.60	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (高山線、紀勢線) 東海旅客鉄道株式会社	2.7	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

豪雨対策事業 (大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	1.6	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (高野線、南海本線) 南海電気鉄道株式会社	0.70	-	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (因美線、播但線、山陽線、山陰線、山口線) 西日本旅客鉄道株式会社	2.70	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	1.4	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (天神大牟田線) 西日本鉄道株式会社	0.48	-	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (鹿児島線、日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	1.3	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (鹿児島線、久大線、日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	1.9	-	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業(浸水対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
浸水対策事業 (北総線) 北総鉄道株式会社	1.6	-	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、電気設備の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
浸水対策事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	0.05	-	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人の線区であるため、電気設備の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
浸水対策事業 (西名古屋港線) 名古屋臨海高速鉄道株式会社	0.40	-	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、電気設備の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
浸水対策事業 (名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	0.36	-	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約6万人の線区であるため、電気設備の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
浸水対策事業 (宝塚本線、神戸本線) 阪急電鉄株式会社	0.85	-	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約14万人以上の線区であるため、電気設備の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>