

平成27年4月10日
国土交通省鉄道局

平成27年度予算に係る鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価等を実施していますが、平成27年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果を公表しますのでお知らせします。

【問い合わせ先】

国土交通省鉄道局

幹線鉄道課	課長補佐	沖本（内線40311） 直通03-5253-8532
都市鉄道政策課	課長補佐	加納（内線40402） 直通03-5253-8534
鉄道事業課	課長補佐	渡眞利（内線40503） 直通03-5253-8538
施設課	課長補佐	中谷（内線40802） 直通03-5253-8553
総務課企画室	課長補佐	平石（内線40172） 直通03-5253-8523

平成27年度予算に向けた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	75
合計		75

平成27年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業		3				3			
合 計		0	3	0	0	0	3	0	0	0

(注) 再評価対象基準

一定期間未着工: 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
 長期間継続中: 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
 準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業
 再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業
 その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

平成26年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	4			4			4	
合 計		4	0	0	4	0	0	4	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業
 再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業
 その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合
 改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合
 対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

新規事業採択時評価結果一覧

【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 (大規模改良工事 : 列車遅延・輸送障害対策)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C		
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策) 銀座線 浅草駅 東京地下鉄株式会社	96	96	85	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ■銀座線利用者のラッシュ時における移動の利便性向上 ■周辺活性化のボトルネック削減 ■周辺の人口増のボトルネック削減 ■ラッシュ時の駅構内の混雑緩和、転落や接触事故のリスク低減 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : バリアフリー化)))

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) 南北線 八乙女駅、八幡通駅、長町南駅 仙台市交通局	2.4	エスカレーター	<利用者への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 鶴舞線、桜通線 丸の内駅 名古屋市交通局	5.9	エレベーター	<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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 名城・名港線 名古屋市交通局	135	転落防止柵	<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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 四つ橋線 住之江公園駅 大阪市交通局	1.8	エレベーター	<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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 堺筋線 堺筋本町駅 大阪市交通局	1.8	エレベーター	<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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 堺筋本町駅 大阪市交通局	2.2	エスカレーター	<利用者への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 堺筋線 北浜駅 大阪市交通局	1.2	エスカレーター	<利用者への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 神戸市交通局	64	転落防止柵	<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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

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:パリア プリー化) 空港線 西新駅 福岡市交通局	2.4	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> 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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:パリア プリー化) 箱崎線 千代県庁口駅、 箱崎宮前駅 福岡市交通局	0.84	多機能トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

(都市鉄道整備事業 (地下高速鉄道整備事業 (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)
地下高速鉄道整備事業 (耐震対策工事) 長堀鶴見緑地線 大阪市交通局	3.5	駅部柱、トンネル等の耐震対策	<ul style="list-style-type: none"> 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 五十嵐 徹人)

(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) 銀座線 東京地下鉄株式会社	9.3	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・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。 供給者への効果・影響 ・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。 社会全体への効果・影響 ・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。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 丸ノ内線 東京地下鉄株式会社	25	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・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。 供給者への効果・影響 ・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。 社会全体への効果・影響 ・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。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 日比谷線 東京地下鉄株式会社	8.8	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・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。 供給者への効果・影響 ・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。 社会全体への効果・影響 ・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。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 千代田線 東京地下鉄株式会社	7.9	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・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。 供給者への効果・影響 ・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。 社会全体への効果・影響 ・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。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 鶴舞線 名古屋市交通局	2.0	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への効果・影響 ・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。 供給者への効果・影響 ・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。 社会全体への効果・影響 ・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。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

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) 東西線 京都市交通局	0.12	駅出入口の浸水対策	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 御堂筋線 大阪市交通局	16	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 谷町線 大阪市交通局	9.4	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 中央線 大阪市交通局	6.5	駅出入口、駅設備出入口等の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 海岸線 神戸市交通局	5.1	駅出入口の浸水対策、浸水時の予備電源設備の整備	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 七隈線 福岡市交通局	0.15	駅出入口の浸水対策	<p><利用者への効果・影響> ・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> <p><供給者への効果・影響> ・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> <p><社会全体への効果・影響> ・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 五十嵐 徹人)

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益B(億円)	費用C (億円)	B/C		
あいの風とやま鉄道線新 駅設置事業 あいの風とやま鉄道	6.3	13.2	6.5	2.0	<p>・土地区画整理事業及び都市計画道路新設、併せて、今後市街化区域の拡大による人口増加が見込まれる地域に新駅を設置することで、当該路線の利便性の向上と利用者の増加による活性化が期待される。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)

政策評価の点検結果を踏まえ一部修正
(平成29年2月3日公表)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益B(億円)	費用:C (億円)	B/C		
えちぜん鉄道新駅設置 事業 えちぜん鉄道活性化連 携協議会	0.40	2.4	0.40	6.0	・公共交通空白地帯(大願寺地区)の解消になり、中心市街地への誘引効果も期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)
福井鉄道福武線交通結 節機能向上事業 福井鉄道福武線活性化 連携協議会	15	23	14	1.7	・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が期待される。 ・にぎわいや交流の核として機能し、中心市街地の活性化に寄与する。 ・公共交通利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大石 英一郎)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益B(億円)	費用:C (億円)	B/C		
相鉄海老名駅総合改善 事業(相模鉄道本線) 海老名市地域公共交通 協議会	50	176	45	3.9	・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 ・生活支援施設(保育施設)の整備による待機児童の減少	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

(鉄道駅総合改善事業・大規模バリアフリー化事業)

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)
大規模バリアフリー化 事業 屋代駅 しなの鉄道株式会社	4.3	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ＜利用者への効果・影響＞ ・移動等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 五十嵐 徹人)
大規模バリアフリー化 事業 新蒲原駅 東海旅客鉄道株式会社	2.7	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ＜利用者への効果・影響＞ ・移動等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 五十嵐 徹人)
大規模バリアフリー化 事業 和泉鳥取駅 西日本旅客鉄道株式 会社	4.0	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ＜利用者への効果・影響＞ ・移動等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 五十嵐 徹人)
大規模バリアフリー化 事業 平端駅 近畿日本鉄道株式 会社	7.2	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ＜利用者への効果・影響＞ ・移動等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 五十嵐 徹人)
大規模バリアフリー化 事業 近鉄下田駅 近畿日本鉄道株式 会社	2.5	エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ＜利用者への効果・影響＞ ・移動等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 五十嵐 徹人)

(鉄道防災事業)

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)
根室線 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式 会社	0.16	のり面工	<ul style="list-style-type: none"> ・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
土讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.93	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
予土線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式 会社	0.13	落石防止網	<ul style="list-style-type: none"> ・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

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)
予讃線 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.35	土砂止さく・のり面工	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
肥薩線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	1.66	のり面工・落石止さく・落石おおい	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
指宿枕崎線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	1.68	のり面工・土砂止擁壁	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
日南線 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.21	落石防止網	・斜面崩壊の危険性が高いため、防災工事を行うことにより、鉄道の安全運行に寄与する。 ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の交通に対し安全に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

(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)
小田原線(本厚木駅、厚木駅、新宿駅) 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	4.9	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
伊勢崎線(新越谷駅、東向島駅) 鉄道施設の耐震補強事業 東武鉄道株式会社	3.3	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
本線(大森海岸駅) 鉄道施設の耐震補強事業 京浜急行電鉄株式会社	0.72	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
奈良線(八戸ノ里駅) 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	7.8	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
本線(枚方市駅) 鉄道施設の耐震補強事業 京阪電鉄株式会社	7.0	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
なんば線(西九条駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪神電鉄株式会社	1.7	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
宝塚線(池田駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	7.0	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
京都線(茨木市駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	0.65	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
本線(板宿駅) 鉄道施設の耐震補強事業 山陽電鉄株式会社	0.75	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
鹿児島線(博多駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	3.6	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
長崎線(佐賀駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	9.1	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)

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)
日豊線(別府駅) 鉄道施設の耐震補強事業 九州旅客鉄道株式会社	10	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
天神大牟田線(薬院駅、大橋駅) 鉄道施設の耐震補強事業 西日本鉄道株式会社	21	駅の耐震対策	・地震時における一時避難場所の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
東海道線 鉄道施設の耐震補強事業 日本貨物鉄道株式会社	2.9	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
伊勢崎線 鉄道施設の耐震補強事業 東武鉄道株式会社	0.40	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
西武秩父線 鉄道施設の耐震補強事業 西武鉄道株式会社	0.72	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
小田原線 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	0.29	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
多摩線 鉄道施設の耐震補強事業 小田急電鉄株式会社	0.45	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 京浜急行電鉄株式会社	11	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
北総線 鉄道施設の耐震補強事業 北総鉄道株式会社	39	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
東葉高速線 鉄道施設の耐震補強事業 東葉高速鉄道株式会社	8.3	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)
愛知環状鉄道線 鉄道施設の耐震補強事業 愛知環状鉄道株式会社	0.90	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
静岡清水線 鉄道施設の耐震補強事業 静岡鉄道株式会社	0.50	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
南北線 鉄道施設の耐震補強事業 北大阪急行電鉄株式会社	5.6	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
和歌山港臨港線 鉄道施設の耐震補強事業 和歌山県	3.0	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京都線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	24	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・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 江口 秀二)

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)
大阪線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	10	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
奈良線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	0.25	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 南海電鉄株式会社	0.24	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
交野線 鉄道施設の耐震補強事業 京阪電鉄株式会社	0.10	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
京都線 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	0.25	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
高德線 鉄道施設の耐震補強事業 四国旅客鉄道株式会社	0.63	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
琴平線 鉄道施設の耐震補強事業 高松琴平電鉄株式会社	0.16	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
阿佐線 鉄道施設の耐震補強事業 土佐くろしお鉄道株式会社	1.5	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)
阿佐東線 鉄道施設の耐震補強事業 阿佐海岸鉄道株式会社	0.29	高架橋等の耐震対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

(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)
本線 地下駅浸水対策事業 阪神電気鉄道株式会社	0.6	防水扉	・地下駅の出入口、トンネル坑口等に浸水対策設備を設置することにより、河川の氾濫や高潮等の水害発生時における被害の軽減、早期運転再開に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

事業名 (箇所名)	銀座線浅草駅折返し線整備事業		担当課 担当課長名	本省鉄道局都市鉄道政策課 五十嵐徹人	事業 主体	東京地下鉄株式会社					
実施箇所	銀座線浅草駅										
主な事業 の諸元	折返し線の整備(約210m)										
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成32年度							
総事業費 (億円)	96										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 銀座線は朝ラッシュ時間帯のピーク本数(30本/時)を効率的に運用するため、上野車両基地より渋谷方面列車を出庫している。上野車両基地から上野駅へ列車を出庫するときは、銀座線本線部を渡る構造となっており、上野駅近傍駅で交差支障待ちの時間調整が必要となり、浅草～上野駅間の運転間隔が不均等となっているほか、上野駅始発列車をお待ちのお客様による駅ホーム混雑、一方の遅延発生で両方向に遅延拡大することが課題となっている。上野車両基地より浅草方面へ車両を出庫させ、且つ、渋谷～浅草駅間で発生した列車遅延を解消するためには、現状の浅草駅構内折返し線設備では不可能である。 よって、浅草駅構内の折返し線延伸により定期ダイヤ上で奥取り折返しを設定し、列車遅延回復余力向上とピーク輸送力を確保することで、浅草～上野駅間の等時隔運行による利便性向上及び上野駅ホーム上の混雑緩和並びに安定輸送サービスの向上を図る。</p> <p><達成すべき目標> 銀座線浅草駅折返し線整備により、浅草駅での折返し能力の向上に伴う遅延解消と、浅草～上野駅間の等時隔化による待ち時間の短縮を目指す。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図る。 ・施策目標:銀座線浅草駅折返し線延伸を行うことで、列車遅延を解消し、東京中心部までの所要時間の短縮を図る。</p>										
便益の主な根拠	<p>■列車遅延解消による所要時間減少効果 《渋谷方面》浅草～日本橋駅間での累積遅延短縮 162秒(ピーク1時間) 《浅草方面》渋谷駅発車時点での遅延のうち、上野駅交差支障に伴う遅れに起因する遅延短縮 109秒(ピーク1時間+前後30分) 《浅草方面》上野駅交差支障に伴う上野駅発車遅延短縮 7秒(ピーク前1時間)、19秒(ピーク1時間)</p> <p>■運行ダイヤの平準化による列車待ち時間短縮効果30秒程度(ピーク1時間+前後30分)</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成26年度									
	B:総便益(億円)	96	C:総費用(億円)	85	B/C	1.1	B-C	12	EIRR(%)	4.9	
感度分析	<p>需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.0 ~ 1.3) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.0 ~ 1.3) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.1 ~ 1.1)</p>										
事業の効果等	<p>■列車遅延解消による所要時間減少効果 ■運行ダイヤの平準化による列車待ち時間短縮効果 ■銀座線利用者のラッシュ時における移動の利便性向上 ■周辺活性化のボトルネック削減 ■周辺の人口増のボトルネック削減 ■ラッシュ時の駅構内の混雑緩和、転落や接触事故のリスク低減</p>										
その他											

政策評価の点検結果を踏まえ一部修正
(平成 29 年 2 月 3 日公表)

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業主体 [あいの風とやま鉄道]

○事業内容								
概要	事業名	あいの風とやま鉄道線新駅設置事業			整備区間	高岡・西高岡間		
	供用年度	29 年度中（予定） （建設期間：平成 28 年～29 年度）			総事業費	6.3 億円		
目的	<p>《当該事業の背景・必要性》</p> <p>あいの風とやま鉄道線について、土地区画整理事業及び都市計画道路新設、併せて、今後市街化区域の拡大による人口増加が見込まれる地域に新駅を設置し、あいの風とやま鉄道線の利便性の向上と利用者の増加により駅周辺地域の活性化を図る。</p> <p>このため、高岡市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（平成26年5月公布）に基づき、「高岡市あいの風とやま鉄道活性化推進協議会」を法定協議会に位置付け、平成27年3月末に「高岡市あいの風とやま鉄道地域公共交通網形成計画」を策定。</p>							
	<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅及び周辺開発に伴う活性化 ・あいの風とやま鉄道の利用促進・収支改善 							
○事業による効果・影響の評価								
評価項目				評価結果				
■利用者への効果・影響		・公共交通利用の促進（公共交通不便・空白地域の一部解消）						
■社会全体への効果・影響	住民生活	・新駅周辺の公共施設（高岡市運動広場）、医療施設（厚生連高岡病院）へのアクセス性の向上						
	地域経済	・利用促進の取組と併せた新駅設置による利用者の利便性向上により、あいの風とやま鉄道線の活性化が図られる						
○費用便益分析								
[平成 25 年度価格] ※計算期間： 30 年 (50 年)	費用	6.5 億円 (7.6 億円)		建設費、維持管理費（供給者便益）				
	便益	13.3 億円 (15.2 億円)		移動時間短縮便益、交通費用減少便益				
	指標	費用便益比 B/C	2.05 (2.00)	純現在価値 NPV	6.8 億円 (7.6 億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.80% (12.87%)	
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1 年		
		B/C 2.25 (2.20) NPV 8.13 億円 (9.12)		B/C 1.86 (1.82) NPV 6.15 億円 (6.84)		B/C 1.92 (1.88) NPV 6.00 億円 (6.70)		
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1 年				
B/C 1.84 (1.80) NPV 5.47 億円 (6.08)		B/C 2.27 (2.22) NPV 7.45 億円 (8.36)		B/C 2.17 (2.12) NPV 7.60 億円 (8.50)				
○採算性分析								
上記分析の基礎とした需要予測 あいの風とやま鉄道線新駅の利用者数 約 1,560 人/日 乗降（平成 30 年度）								
○事業の実施環境の評価								
事業の実行性		■関係主体の合意 ・法定協議会において国、関係自治体、事業者等で十分な協議が行われている						

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)】

事業主体 [えちぜん鉄道活性化連携協議会]

○事業内容			
概要	事業名	えちぜん鉄道駅新設事業	整備区間 福井口駅～西別院駅間
	供用年度	平成27年度 (建設期間:平成27年)	総事業費 40百万円 (平成22年度価格)
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・現在、福井駅付近では、福井駅付近連続立体交差化事業が実施されており、えちぜん鉄道三国芦原線（福井駅と坂井市三国港を連絡する路線(延長：25.2km)）の高架化が予定されている。これに伴ってえちぜん鉄道福井口駅の移設工事による駅利用者の利便性確保が課題となっている。また、福井口駅～西別院駅間(1.6km)は、市街地内でも最も区間距離が長く、公共交通の利便性が低い地区になっている。 ・本事業は、市街地中心部における公共交通機関の利便性の確保・向上を図ることにより、当該路線の利用者を確保し、経営の安定化を通じて地域交通の持続的な確保を図るものである。		
	≪事業目的(ミッション)≫ ・福井口駅と西別院駅の区間に、新駅を設置し、福井口駅利用者の利便性を確保するとともに、えちぜん鉄道の利用者増加により、当該路線の経営安定化を通じて地域交通の持続的な確保を図る。	≪関連する政策目標≫ ・公共交通機関の利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に貢献する。	
○事業による効果・影響の評価			
評価項目		評価結果	
■利用者への効果・影響		■駅へのアクセス向上 ・新駅500m圏域では、最寄駅までの平均所要時間が短縮 新駅設置前：13.5分 新駅設置後：7.1分	<事業目的との関係> ・新駅周辺の住宅地における公共交通機関の利便性が向上する。
■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増 ・新駅の年間利用者数 70,500人(増加分 21,600人) ・営業収益増分－固定資産税 4.73百万円	<事業目的との関係> ・当該路線の利用者が増加することにより、経営安定化に貢献する。
■社会全体への効果・影響	住民生活	■福井口駅、西別院駅間における最寄駅の設置により、所要時間が大幅に短縮され、公共交通機関の利便性が向上する。	<政策目標との関係> ・公共交通機関の利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に貢献する。
	地域経済	■新駅設置は、公共交通機関の利便性向上等により、その経済的価値として、2000円/月の価値があると評価されている。 (住民アンケート)	
	地域社会	■新駅設置は、駅の利用意向にかかわらず、地区の新しいシンボルができ、通りが明るくなり、防犯につながると期待されている。	
	環境	■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、NOx 排出量、CO ₂ 排出量の減少が期待される。	
	安全	■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、交通事故の減少が期待される。	

○費用便益分析							
[平成22年度価格] ※計算期間: 30年	費用	39.86 百万円		貨幣換算した主要な費用: 総事業費(用地費なし)			
	便益	237.36 百万円 (281.59 百万円)		貨幣換算した主要な便益: 移動時間短縮、路線利用者増加			
	指標	費用便益比 B/C	6.0 (6.9)	純現在価値 NPV	198 百万円 (241 百万円)	経済的內部収益率 EIRR	39.2%
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
		B/C	6.6	B/C	5.4	B/C	—
		NPV	221 百万円	NPV	194 百万円	NPV	— 百万円
EIRR		43.2 %	EIRR	35.5 %	EIRR	— %	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%			
B/C	5.4	B/C	6.6	B/C	—		
NPV	174 百万円	NPV	201 百万円	NPV	— 百万円		
EIRR	35.1 %	EIRR	43.6 %	EIRR	— %		
上記分析の基礎とした需要予測							
・町屋駅利用者数 70,500人/年 (転換利用者数:48,900人/年、増加利用者数:21,600人/年)							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性	・関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。						
事業の成立性	・えちぜん鉄道公共交通活性化総合連携計画において「鉄道利用環境の向上」の施策で新駅の設置が挙げられている。						
○概念図(位置図)							
【整備前】							
【整備後】							
○評価結果のまとめ							
当該事業の実施により、福井口駅の移設工事期間中の利用者利便性の低下を抑制するとともに、新規需要の拡大が期待されるなど、多様な効果が期待される。さらに、費用便益分析の結果は高い水準にあり、本事業の実施は妥当と考えられる。							
○備考							
※評価実施年度:平成25年度							
注:表中の()内は50年の計算期間を前提した場合の数値を示す。							

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)】

事業主体[福井鉄道福武線活性化連携協議会]

○事業内容							
概要	事業名	福井鉄道福武線 交通結節機能向上事業		整備区間	福井鉄道福井駅前～JR 福井駅間 0.15 km 他		
	供用年度	平成 28 年度 (建設期間：1 年間)		総事業費	14.7 億円 (平成 26 年度価格)		
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・福井駅周辺は、県都の玄関口であり福井市の中心市街地として、また、福井国体開催や北陸新幹線開業などを見据え、にぎわいと交流の核としての機能強化、自動車に過度に依存しない安全・安心なまちへの転換が課題となっている。 ・その最重点プロジェクトとして福井駅周辺整備を進めているが、あわせて JR 福井駅から約 200m 離れている福井鉄道福井駅前電停を駅前広場内に移設することにより、福井駅を結節の核とし、中心市街地と各地域を有機的に結び、だれにとっても利用しやすい公共交通ネットワークを形成することを主な目的としている。						
	≪事業目的(ミッション)≫ ・福井駅における各公共交通機関の結節性を大きく向上させ、核拠点としての機能強化を図る。 ・アオッサ、西口再開発ビル、駅前商店街・西武福井店間の回遊性を高め、中心市街地の活性化を図る。			≪関連する政策目標≫ ・既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワークの形成(福井市都市交通戦略) ・総合交通ターミナルで、いろいろな公共交通に便利に乗り継げる(福井市都市交通戦略)			
○事業による効果・影響の評価							
評価項目		評価結果					
		≪効果・影響及び指標≫			≪事業目的・政策目標との関係≫		
■利用者への効果・影響		・他交通機関との乗継ぎ移動距離の短縮 JR 福井駅までの距離：140m 短縮 (230m→90m) ・短絡線整備による運行時間短縮：約 4 分			・他交通機関との乗継ぎ環境の改善により、交通結節性を向上させるという目的は十分達成される。		
■供給者への効果・影響		・利用者の増加に伴う収入増 福井駅前電停の増加需要量：173 人/日			・既存ストックの活用により、当該事業者の経営安定化に貢献する。		
■社会全体への効果・影響	住民生活	・JR 福井駅東西の開発地区や市街地からの福井鉄道アクセスが改善される。			・誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークの形成に寄与する。		
	地域経済	・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が期待される。			・にぎわいや交流の核として機能し、中心市街地の活性化に寄与する。		
	安全	・自動車から福井鉄道への転換が期待され、道路交通事故の減少が見込める。			・誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークの形成に寄与する。		
○費用便益分析							
[平成 26 年度価格]	費用	14.2 億円 (14.2 億円)		建設費			
	便益	20.7 億円 (24.6 億円)		利用者便益、供給者便益、環境等改善便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.46 (1.74)	純現在価値 NPV	7.0 億円 (10.0 億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.5% (8.2%)
	※計算期間：30 年 (50 年)	感度分析結果			感度分析結果		
総需要 +10%				総費用 +10%			
B/C=1.57 (1.87)		EIRR=8.3% (8.9%)		B/C=1.30 (1.55)		EIRR=6.4% (7.2%)	
NPV=8.0 億円 (12.0 億円)				NPV=5.0 億円 (8.0 億円)			
総需要 -10%				総費用 -10%			
B/C=1.31 (1.54)		EIRR=6.5% (7.3%)		B/C=1.59 (1.89)		EIRR=8.5% (9.1%)	
NPV=4.0 億円 (8.0 億円)				NPV=8.0 億円 (11.0 億円)			

○採算性分析	
上記分析の基礎とした需要予測 福井鉄道福井駅前電停の増加需要量 開業年度 62,981 人／年（173 人／日） ※北陸新幹線開業後（H35 以降） 84,516 人／年（232 人／日）	
○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ・国及び県、事業者と十分な協議を行っている。 ・電停移設に伴う用地は駅前広場整備事業と併せて行われており、新たな用地取得がない。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ・「福井市都市交通戦略（平成 21 年 2 月）」において、既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワークの形成を目標像としており、当該事業は、6 方向の公共交通幹線軸の中核となる南北幹線軸として位置づけられている。 ・福井駅西口駅前広場整備事業や西口中央地区再開発事業等の整備が平成 27 年度末を予定に進んでおり、当該事業も福井駅周辺整備事業に合わせた整備が求められる。
○概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p> <p>【整備後】</p>	
○評価結果のまとめ	
事業の実施により、核拠点である福井駅での交通機関相互の結節性が高まり、南北幹線軸として機能させることが期待されるなど、多様な効果が期待される。さらに、費用便益分析についても十分な水準であり、実施環境が整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。	
○備考	
※評価実施年度：平成 26 年度	

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業（形成計画）】

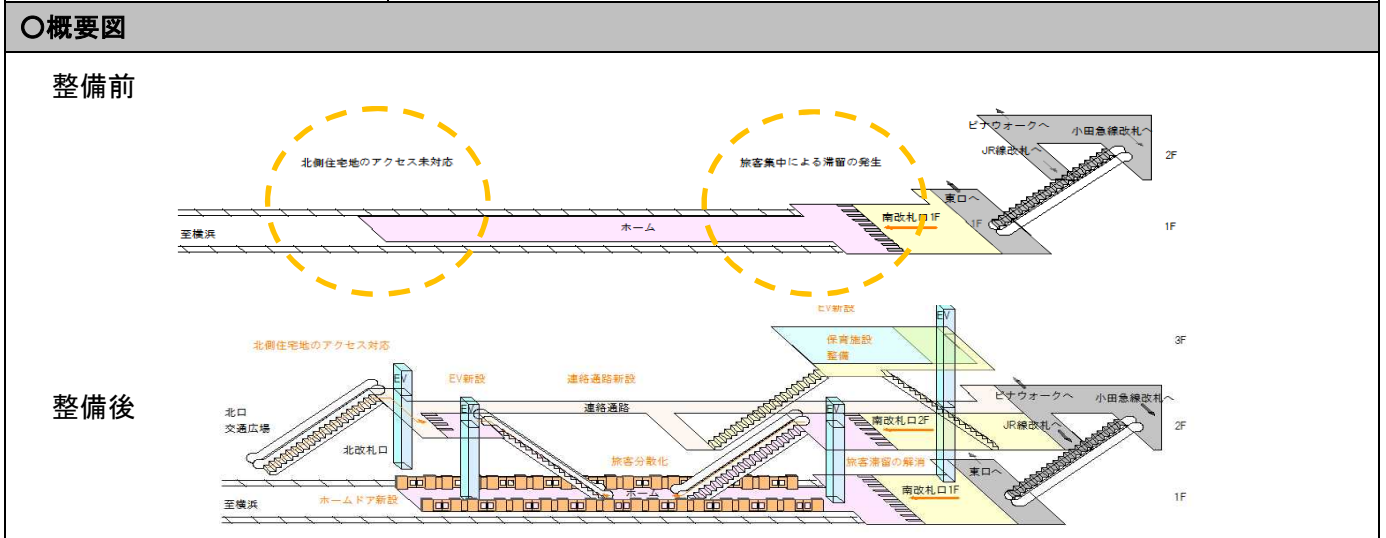
事業者名【海老名市地域公共交通協議会】

○事業内容			
	事業名	相鉄海老名駅総合改善事業	
	供用年度	平成32年度(建設期間:平成27~31年度)	総事業費 50.0億円(平成26年度価格)
	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> 海老名駅は島式1面2線の地平駅であり、改札口はホーム端部の1箇所しかなく、乗降客が特定の車両に集中している。また、小田急電鉄(株)、東日本旅客鉄道(株)との乗換駅であることから、朝夕ラッシュ時には乗換流動が多く、混雑が著しい。 H27年度完了予定の西口地区土地区画整理事業に伴う商業施設の来場者、就業者、周辺住居者の増加及びH31年度完了予定の神奈川東部方面線整備により、駅利用者が増加する可能性があり、現状の駅構造のまま鉄道需要が増加すれば、混雑悪化により利用者の利便性、安全性に多大な悪影響が出ると考えられる。 海老名駅周辺地区は、地域の交通ターミナルであり、都市拠点となっているが、鉄道により東西市街地が分断され東北側市街地からの利用が不便である。 これらの課題を踏まえ、相鉄北口改札の設置を含む海老名駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や、利用者の利便性向上やまちづくりの推進を図るものである。 		
	<p>《事業目的(ミッション)》</p> <ol style="list-style-type: none"> 海老名駅北口改札、連絡通路、南2階改札口の設置により、現在の改札付近での混雑を緩和するとともに、駅の東北側市街地からの利用者の利便性を向上する。 耐震性が確保された駅舎への改築により、万一の災害時の安全性を確保する。 駅機能の高度化(保育施設の導入) 	<p>《関連する政策目標》</p> <ol style="list-style-type: none"> 国土交通省政策評価基本計画 <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。 地域計画等 <ul style="list-style-type: none"> 海老名駅東西一体のまちづくりの推進により、にぎわいと活力のある元気なまちづくりの実現(海老名市実施計画、第四次総合計画より) 海老名駅の駅施設、及び駅から市役所や病院等に至る道路のバリアフリー化に配慮した整備推進により、誰もが使いやすい交流拠点・市街地空間を確保(海老名市都市マスタープランより) 	
○事業による効果・影響の評価			
	評価項目	評価結果	
	■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和 改札が3箇所となって利用者が分散し、現在の改札付近での混雑が緩和される 	《事業目的、政策目標との関係》 混雑緩和により、歩行速度低下の解消や安全性・利便性の向上
		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎の耐震化 駅舎の耐震化により、利用者や鉄道運行の安全化が図られる。 	《事業目的、政策目標との関係》 利用者や鉄道運行の安全性確保
		<ul style="list-style-type: none"> 保育施設の導入により利便性向上 保育施設の導入により、子育て世代の利便性向上が図られる。 	《事業目的、政策目標との関係》 待機児童解消に寄与
	■社会全体への効果・影響	<p>住民生活</p> <p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅舎の2層化及び北口改札の新設により、乗り継ぎの利便性や駅東北側市街地からの利便性が向上 	《事業目的、政策目標との関係》 2階部分の連絡通路から既存自由通路への接続が可能となり、駅を中心としたまちづくりに貢献
		<p>地域社会</p> <p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 保育施設の導入により保育所入所児童数が増加 	《事業目的、政策目標との関係》 駅機能の高度化が実現 待機児童解消に寄与

○費用便益分析				
[平成 26 年度価格] 計算期間：30 年 (50 年)	費用	45.7 億円 (46.8 億円)	貨幣換算した主な費用：建設費、施設更新費	
	便益	176.9 億円 (215.2 億円)	貨幣換算した主な便益：移動時間短縮、維持管理費	
	指標	費用便益比率 B/C 3.9 (4.6)	純現在価値 NPV 131.2 億円 (168.4 億円)	経済的内部収益率 15.2% (15.3%)
	感度分 析結果	総需要+10%	総費用+10%	建設期間+1 年
		B/C 4.3(5.1) NPV 149.0 億円 (190.2 億円) EIRR 16.8 % (16.8 %)	B/C 3.5(4.2) NPV 126.9 億円 (164.1 億円) EIRR 13.8 % (13.8 %)	B/C 3.7(4.5) NPV 124.0 億円 (159.8 億円) EIRR 13.3 % (13.4 %)
総需要-10%		総費用-10%	建設期間-1 年	
B/C 3.5(4.1) NPV 113.4 億円 (146.7 億円) EIRR 13.6 % (13.7 %)		B/C 4.3(5.1) NPV 135.5 億円 (172.7 億円) EIRR 17.0 % (17.0 %)	B/C 3.9(4.7) NPV 138.0 億円 (176.7 億円) EIRR 16.2 % (16.3 %)	

上記分析の基礎とした需要予測：相鉄海老名駅 開業年度乗降人員数 128,964 人/日

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係地方自治体、事業者等の同意 海老名市及び他の鉄道事業者と協議調整中 ■用地の確保 鉄道用地内での事業のため、新たな用地取得は不要である。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関係 鉄道3路線間の乗継利便性、駅東西連絡性向上等「交通結節点の機能強化」として駅機能の改善を促進する事が海老名市都市マスタープランで掲げられている。



○評価結果のまとめ
本事業の実施により改札での混雑緩和や安全性の向上、乗換利用者の利便性向上などが期待できる。また、費用便益分析の結果も良好であり、本事業の実施は妥当と判断できる。

○備考
<ul style="list-style-type: none"> ・評価実施年度：平成 26 年度 ・評価で使用したデータ、文献等 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012、将来推計人口(人問研) 平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査、平成 25 年神奈川県毎月勤労統計調査他

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【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(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (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)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 大江戸線 勝どき駅 東京都交通局	再評価	108	187	【根拠】 ホームから地上までの所要時間の短縮 列車停車時間の短縮	94	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ■投資効果等の事業の必要性 大江戸線勝どき駅は、駅周辺の再開発の影響などによる夜間人口及び従業人口の急増に伴い、想定を上回る利用者の増加が生じ駅が混雑しており、特に朝ピーク時には列車の運行に支障するまでの状況になった。このため、ホーム増設、コンコースの改良、出入口の新設を実施することにより、駅の混雑の解消を図るものである。 ■事業の進捗の見込み 工程のうち、埋設物移設・杭打・路面覆工・地盤改良までが終了し、現在掘削を行っている。ホームの新設及びコンコースの一体化については平成30年度に供用を開始し、残工事を平成32年度まで行見込みである。 ■コスト縮減 今回変更した事業費は、建築・設備工事の詳細設計も概ね完了し、十分に精査されたものである。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)	
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 有楽町線・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	198	256	<ul style="list-style-type: none"> ■小竹向原駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:約6秒短縮 ■小竹向原駅～千川町駅間の運転時分の短縮 ・運転時分の削減秒数:約9秒 ※ピーク2時間、A線の場合。オフピークおよびB線についても短縮が期待される。 	203	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ■遅れるかもしれない、相互直通運転が中止されるかもしれないといった不安感の軽減 ■余裕を持って行動する必要性の軽減 ■相互直通運転を実施している他線も含め、広域に波及する遅延の回避・軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延が頻繁に発生しており、利用者数も多いことから、大きな効果が期待できる。 ■事業の進捗の見込み 平成27年度内の供用開始、平成29年度内の工事完了を目指して、工事を進めている。 ■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮減に努めていく。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)
地下高速鉄道整備 事業 (大規模改良工事: 列車 遅延・輸送障害対 策) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会 社	再評価	41	44	<ul style="list-style-type: none"> ■茅場町駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:最大10秒短縮 ■門前仲町駅～茅場町駅間の運転時分の短縮 ・運転時分の削減秒数:約16秒 (所定の停車時分に対する超過分が10秒以上の列車の後続列車の場合) ※ピーク2時間 	39	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ■遅れるかもしれないという不安感の軽減 ■余裕を持って行動する必要性の軽減 ■ホーム上の混雑緩和による安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定常的ともに遅延が頻繁に発生しており、利用者数も多いことから、大きな効果が期待できる。 ■事業の進捗の見込み 平成30年度内の供用開始・工事完了を目指して、工事を進めている。 ■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用縮減に努めていく。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐 徹人)

政策評価の点検結果を踏まえ一部修正
(平成29年2月3日公表)

○事業内容				
・事業概要				
事業名	勝どき駅改良事業		整備区間	大江戸線 勝どき駅
供用年度	新規事業採択時	平成 27 年度 (建設期間 平成 22 年～27 年)	再評価時	平成 30 年度 (建設期間 平成 22 年～32 年)
総事業費	新規事業採択時	80 億円 (平成 21 年度価格)	再評価時	108 億円 (平成 26 年度価格)
供用年度・ 総事業費を 変更した理由	<ul style="list-style-type: none"> ・地下に支障物が見つかり、撤去工事に時間と費用を要した ・詳細な地質調査の結果、地盤改良工事の追加が生じ、時間と費用を要した。 ・地盤が想定以上に固く、掘削工事に時間と費用を要している。 ・増加するお客様の流れが工事期間中スムーズになるよう、さらなる流動を確保するために施工手順を見直したことで、時間と費用を要する。等 			
・事業の目的				
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>都営大江戸線勝どき駅は平成 12 年度の開業当初は一日平均乗降人員が約 2.8 万人であったが、駅周辺の再開発の影響などによる夜間人口および従業人口の急増により、平成 25 年度では約 9.1 万人にまで増加している。このような想定を上回る利用者の増加に伴い、朝ピーク時には降車客による混雑が生じ、乗車客の流動に影響を与える状況も発生し、また列車の運行に支障するまでの状況となった。</p> <p>《事業目的》</p> <p>ホーム増設、コンコースの改良、出入り口の新設を実施することにより、駅の混雑を解消することを目的とする（平成 22 年度より改良事業に着手）</p> <p>《関連する政策目標》</p> <p>国土交通省政策評価基本計画(平成 26 年 3 月) 政策目標及び施策目標 政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる</p> <p>東京都交通局経営計画 2013(計画期間 平成 25～27 年度) 質の高いサービスの提供「駅・車両・停留所の快適性の向上」に位置付けている。</p> <p>東京都長期ビジョン(平成 26 年 12 月発表) 都市戦略 2 高度に発達した利用者本位の都市インフラを備えた都市の実現 「安心して快適に利用できる交通」に、勝どき駅の大規模改良：平成 30 年度供用開始を位置付けている。</p>				
＜事業の必要性等に関する視点＞				
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
<p>勝どき駅周辺の人口については、新規事業採択時の平成 21 年と比較し、夜間人口が 1.2 倍、従業人口については微減となっている。今後、新規事業採択時の想定を上回る住宅開発が予定されており、夜間人口の更なる増加が見込まれる。また、平成 32 年には東京オリンピック・パラリンピックが開催予定であるが、駅勢圏である晴海地区に選手村の建設が予定されており、オリンピック終了後には住宅へ転用予定である。</p>				
○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析）				
評価項目	評価結果			
	効果・影響および指標、事業目的との関係			

■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による勝どき駅乗降者の駅構内移動時間の短縮(移動時間:現況で利用者数が最大の「月島寄り昇降部經由 A2b 出口出場」ルートで最大 115 秒短縮される。また、最も短縮時間の大きい「中央昇降部經由 A3(改良後 A5) 出口出場」のルートで最大 235 秒短縮される。) ・乗降時間の短縮(遅延防止)による勝どき駅通過客の乗車時間短縮(最大約 2 秒短縮) ・歩きやすさの快適性向上 ・バリアフリー性の向上 					
■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ、エスカレータ増設、改札口増設によるランニングコストの増加 					
■社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・駅処理能力の向上による駅周辺の移動利便性の向上 ・イベント交通への対応力向上 ・混雑等の緩和による安全性の向上 					
■費用便益分析[平成 26 年度価格] 計算期間:30 年(50 年)						
・事業全体						
費用	94.2 億円 (94.6 億円)		貨幣換算した主要な費用:事業費			
便益	186.6 億円 (229.7 億円)		貨幣換算した主要な便益:移動時間短縮			
費用便益比 B/C	1.98 (2.43)	純現在価値 NPV	92.4 億円 (135.1 億円)	経済的内部収益率 EIRR	10.2% (10.6%)	
(備考)供用開始年次が変更されたこと、工事費が増加したこと、ならびに費用便益分析を行うための所要時間を算出するモデルを最新データに見直したこと等により、B/C が新規事業採択時の 4.06 より減少した。						
・残事業						
費用	継続した場合 58.7 億円 (59.1 億円) 中止した場合 6.7 億円 (6.7 億円)					
便益	継続した場合 186.6 億円 (229.7 億円) 中止した場合 0 円 (0 円)					
費用便益比 B/C	3.18 (3.89)	純現在価値 NPV	127.9 億円 (170.6 億円)	経済的内部収益率 EIRR	20.1% (20.1%)	
・感度分析結果	需要(+10%)		費用(+10%)		建設期間(+1 年)	
	B/C	2.99 (3.68)	B/C	1.80 (2.21)	B/C	1.96 (2.39)
	NPV	187.1 億円 (253.2 億円)	NPV	82.9 億円 (125.6 億円)	NPV	88.3 億円 (130.2 億円)
	EIRR	14.7% (14.8%)	EIRR	9.2% (9.7%)	EIRR	9.7% (10.0%)
	需要(-10%)		費用(-10%)		建設期間(-1 年)	
	B/C	1.62 (1.99)	B/C	2.20 (2.70)	B/C	2.02 (2.48)
NPV	58.7 億円 (93.5 億円)	NPV	101.8 億円 (144.6 億円)	NPV	97.4 億円 (141.9 億円)	
EIRR	8.2% (8.8%)	EIRR	11.3% (11.7%)	EIRR	10.9% (11.3%)	
「中止した場合の状況」	原状復旧として以下の工程を実施すると想定。 支保工撤去、埋め戻し、埋設物復旧、路面覆工撤去、杭抜き、路面復旧					
上記分析の基礎とした需要予測 勝どき駅乗降人員 平成 30 年 10.2 万人/日、平成 33 年 11.3 万人/日						
○事業の進捗状況						
<p>工程のうち、埋設物移設・杭打・路面覆工・地盤改良までが終了し、現在掘削を行っている。新規事業採択時の工程では、平成 26 年度中に駅構内の工事に取り掛かる予定であったが、地下に支障物が見つかり撤去工事に時間を要したこと、詳細な土質調査の結果地盤改良工事の追加が生じたことにより遅れが生じた。掘削についても、地盤が想定以上に固く掘削工事に時間を要する予定であり、全体の工期が平成 32 年度まで延びる見込みである。</p> <p>そのため、ホームの新設およびコンコースの一体化が完成する平成 30 年度の段階で供用を開始し、残工事が平成 32 年度まで残るものの、改良工事の効果については平成 30 年度より発現で</p>						

きるよう工事手順を見直している。

＜事業の進捗の見込みの視点＞

事業の実行性	事業に必要な関連自治体等の同意及び法手続きは完了し、工事に取り組んでいるところである。 今回の大規模改良により新たに築造する構造物は全て道路下となっており、現在は周辺環境に影響を与えないよう仮設工を完了し、掘削を行っている段階であり、工事を着実に進捗させていく。
事業の成立性	新規事業採択時の、駅の混雑緩和という目的の達成に加え、平成26年12月に発表された東京都長期ビジョンにも位置づけられており、引き続き完成に向けて取り組んでいく重要な施策である。

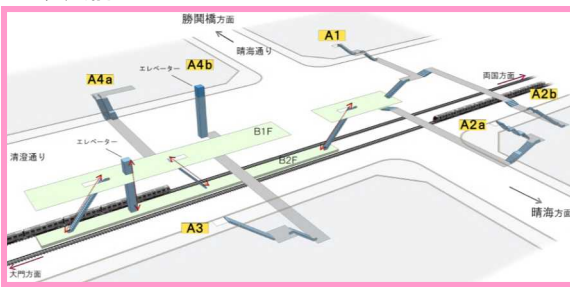
＜コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点＞

今回変更した事業費は、事業の中盤を迎え、建築・設備工事の詳細設計も概ね完了し、物価の高騰等を踏まえ、十分精査された事業費であり、妥当な金額と考える。今後は、今回見直した計画通りに速やかに事業を進捗させることが最適と考える。

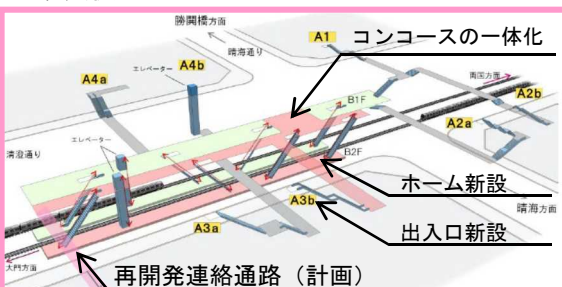
また、今回の改良により朝ラッシュ時の各ホーム⇄コンコース間各昇降部など個別箇所の利用人員は現状より大きく減少し、駅の混雑が緩和されるため、今後、東京オリンピック・パラリンピック選手村跡地の住宅利用等による利用人員の伸びを考慮した場合も含め、対応可能と考える。

○概要図(位置図)

＜改良前イメージ＞



＜改良後イメージ＞



○対応方針(評価結果のまとめ)

本事業をめぐる社会情勢等の変化及び事業の進捗状況を踏まえ再評価を行った結果、事業の妥当性を確認したため、事業を継続したいと考える。

○事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：事業継続を妥当と判断する

委員会の意見：
・勝どき駅周辺は今後も開発計画が進む予定であり、また交通ネットワークの変化も考えられることから、その動きについて引き続き注視されたい。
・本事業を予定通り完成させ、効果の発現を図っていただきたい。

○備考

※評価実施時期

平成26年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等

- ・混雑状況把握調査(H26.12.17実施)
- ・東京都統計年鑑、国勢調査、経済センサス 等
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版

※評価の体制(有識者の委員会等)

大江戸線勝どき駅に関する東京都交通局事業再評価委員会を設置した。

事業名 (箇所名)	有楽町線・副都心線小竹向原駅構内配線改良事業			担当課	本省鉄道局都市鉄道政策課			事業 主体	東京地下鉄株式会社		
				担当課長名	五十嵐徹人						
実施箇所	有楽町線・副都心線小竹向原駅										
該当基準	再評価										
主な事業の 諸元	連絡線の整備(工事延長:和光市方面、新木場・渋谷方面各545m)										
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成29年度							
総事業費(億 円)	198		残事業費(億円)		51						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 小竹向原駅～千川駅間は、練馬方面または和光市方面から、新木場方面、渋谷方面それぞれに向かう列車が、地下トンネル内で平面交差する複雑な構造となっており、遅延や輸送障害が発生した場合には、平面交差部分で他方の列車を通過待ちする等の支障が生じている。このため、新たに連絡線を新設し、地下トンネル内を立体交差化することで、遅延発生時の縮小、輸送障害時におけるダイヤの早期回復等、輸送の安定化を図る。</p> <p><達成すべき目標> 小竹向原駅構内の配線改良により交差支障を解消することで、交差支障に伴う遅延の発生、拡大を防止し、定時性の高い輸送サービスの提供と、社会的損失の発生を抑制する。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図る。 ・施策目標:小竹向原駅～千川駅間に新たに連絡線を新設し、地下トンネル内を立体交差化することで、遅延発生時の縮小、輸送障害時におけるダイヤの早期回復等、輸送の安定化を図る。</p>										
便益の主な 根拠	<p>■小竹向原駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:約6秒短縮</p> <p>■小竹向原駅～千川駅間の運転時分の短縮 ・運転時分の削減秒数:約9秒 ※ピーク2時間、A線の場合。オフピークおよびB線についても短縮が期待される。</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益 (億円)	256	C:総費用(億円)	203	全体B/C	1.3	B-C	53	EIRR (%)	5.7	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	107	C:総費用(億円)	48	継続B/C	2.2					
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.4		2.0 ~ 2.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.4		2.0 ~ 2.5						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		2.2 ~ 2.3						
事業の効果 等	<p>■小竹向原駅の停車時分の短縮</p> <p>■小竹向原駅～千川駅間の運転時分の短縮</p> <p>■遅れるかもしれない、相互直通運転が中止されるかもしれないといった不安感の軽減</p> <p>■余裕を持って行動する必要性の軽減</p> <p>■相互直通運転を実施している他線も含め、広域に波及する遅延の回避・軽減</p>										
社会経済情 勢等の変化	<p>平成17年及び平成22年の国勢調査の結果に基づく人口の変化は、全国で0.2%の増加とほぼ横ばいである中、東京圏の1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)は3.3%の増加を示している。現状においても東京圏への人口集中の流れは続いている。また、東京圏の通勤・通学における鉄道分担率は49.3%と高水準を維持し、都市交通の中における鉄道の役割の大きさを示している。</p> <p>さらに、有楽町線もしくは副都心線が経由する池袋、新宿、渋谷の大規模ターミナルそれぞれにおいて再開発計画が進行しており、今後更なる人々の集中が予想される。</p>										
主な事業の 進捗状況	平成27年度内の供用開始、平成29年度内の工事完了を目指して、工事を進めている。										
主な事業の 進捗の見込み	<p><事業の実行性> ■関係主体の合意 ・国及び関係自治体と十分な協議を行っている。 ・国及び関係自治体において、毎年予算化されている。</p> <p><事業の成立性> ■上位計画との関連 運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図ることが示されている。</p>										
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	施工方法の見直し等を通じて随時費用削減に努めていく。										
対応方針	事業継続										
対応方針理 由	小竹向原駅構内配線改良事業は、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、実施環境、事業の進捗状況及び費用削減や代替案立案等の可能性の観点等について再評価を行った結果、事業の妥当性が認められることから、また、事業評価監視委員会の審議の結果、事業の継続が妥当との意見を受けたことから、事業を継続することとした。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続が妥当である。										

政策評価の点検結果を踏まえ一部修正
(平成29年2月3日公表)

事業名 (箇所名)	東西線茅場町駅改良事業		担当課 担当課長名	本省鉄道局都市鉄道政策課 五十嵐徹人		事業 主体	東京地下鉄株式会社			
実施箇所	東西線茅場町駅									
該当基準	再評価									
主な事業の 諸元	東西線ホームの西船橋方面への延伸(40m)									
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成30年度						
総事業費(億 円)	41		残事業費(億円)	33						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 茅場町駅は日比谷線への乗換部分が東西線のホーム端となっており、乗換えのお客様が集中するため階段付近が大変混雑している状況にある。このため、ホーム位置を西船橋方面に40m延伸し、中野方面の列車のみ停車位置を変更する。また、階段・エスカレーターを新設するとともに、日比谷線ホーム(中目黒方面)の拡幅も行うことで、東西線から日比谷線への乗換えをスムーズにし、東西線のホーム上の混雑緩和、乗降時間の短縮を図る。</p> <p><達成すべき目標> 東西線茅場町駅のホーム延伸や階段・エスカレーター新設等により東西線から日比谷線への乗換えをスムーズにすることで、東西線のホーム上の混雑緩和および乗降時間の短縮を目的とする。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図る。 ・施策目標:東西線茅場町駅のホーム位置を西船橋方面に40m延伸し、中野方面の列車の停車位置を変更する。また、階段・エスカレーターを新設するとともに、日比谷線ホーム(中目黒方面)の拡幅も行うことで、東西線から日比谷線への乗換えをスムーズにし、東西線のホーム上の混雑緩和、乗降時間の短縮を図る。</p>									
便益の主な 根拠	<p>■茅場町駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車時分:最大10秒短縮</p> <p>■門前仲町駅～茅場町駅間の運転時分の短縮 ・運転時分の削減秒数:約16秒 (所定の停車時分に対する超過分が10秒以上の列車の後続列車の場合) ※ピーク2時間</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成26年度								
	B:総便益 (億円)	44	C:総費用(億円)	39	全体B/C	1.12	B-C	4.7	EIRR (%)	4.8
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	44	C:総費用(億円)	30	継続B/C	1.46				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.0 ~ 1.2		1.3 ~ 1.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.0 ~ 1.2		1.3 ~ 1.6						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		1.4 ~ 1.5						
事業の効果 等	<p>■茅場町駅の停車時分の短縮</p> <p>■門前仲町駅～茅場町駅間の運転時分の短縮</p> <p>■遅れるかもしれないという不安感の軽減</p> <p>■余裕を持って行動する必要性の軽減</p> <p>■ホーム上の混雑緩和による安全性の向上</p>									
社会経済情 勢等の変化	平成17年及び平成22年の国勢調査の結果に基づく人口の変化は、全国で0.2%の増加とほぼ横ばいである中、東京圏の1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)は3.3%の増加を示しており、東京圏への人口集中の流れは続いている。その中でも、東西線沿線の東京都江東区、江戸川区、千葉県浦安市、市川市、船橋市の5市区においては、平成17年から平成22年の間に5.3%の人口増加を示しており、東京都市圏の人口増加率よりも高い値を示している。なお、東西線と相互直通運転を行っている東葉高速鉄道の沿線の千葉県習志野市、八千代市を含めた7市区の場合においても同期間で5.2%の人口増加を示している。東西線及び東葉高速鉄道の沿線では住宅開発が進んでおり、今後もより一層の需要の高まりが見込まれる。									
主な事業の 進捗状況	平成30年度内の供用開始・工事完了を目指して、工事を進めている。									
主な事業の 進捗の見 込み	<p><事業の実行性> ■関係主体の合意 ・国及び関係自治体と十分な協議を行っている。 ・国及び関係自治体において、毎年予算化されている。</p> <p><事業の成立性> ■上位計画との関連 運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図ることが示されている。</p>									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	施工方法の見直し等を通じて随時費用削減に努めていく。									
対応方針	事業継続									
対応方針理 由	茅場町駅改良事業は、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、実施環境、事業の進捗状況及び費用削減や代替案立案等の可能性の視点等について再評価を行った結果、事業の妥当性が認められることから、また、事業評価監視委員会の審議の結果、事業の継続が妥当との意見を受けたことから、事業を継続することとした。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続が妥当である。									

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
日暮里駅総合改善事業 (H15～H21) 日暮里駅整備株式会社	5年以内	224	<p>(事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 226億円 実績値: 224億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 7年6ヶ月 実績値: 7年6ヶ月</p> <p>乗継人員 想定値(新規採択時): 平成22年 10.9万人/日 実績値: 平成25年 9.6万人/日</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 成田スカイアクセスが開業し、スカイライナーのスピードアップ、増発がなされ、都心から成田空港へのアクセス改善が図られた。</p> <p>■社会全体への効果・影響 新交通日暮里・舎人ライナーの日暮里駅新設、JR日暮里駅バリアフリー化等の一体的整備による鉄道利用者の利便向上が図られた。 ひぐらしの里地区再開発と一体となった駅施設の改善(バリアフリー施設の整備等)が図られた。</p> <p>■費用便益分析 費用便益比B/C 1.3 便益 385億円 費用 300億円 (改善措置の必要性) 混雑緩和や乗換負担の軽減などの利便性・安全性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。 (今後の事後評価の必要性) 改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 本事業ではエレベータを新設したが、エレベータ設置に伴う便益について定量化する手法が確立されていない点について、留意が必要である。</p>	対応なし	日暮里駅整備株式会社 (取締役事業部長 宮島宏幸)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
宇野線・本四備讃線高速化事業 (H15～H21) 瀬戸大橋高速鉄道保有(株)	5年以内	32	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 30億円 実績値: 32億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 4年 実績値: 6年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成19年 40,500人/日(供用開始時) 実績値: 平成25年 36,500人/日(供用5年目)</p> <p>(事業効率及び事業による効果・影響の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 所要時間の短縮及び列車の増発による利便性の向上。</p> <p>■社会全体への効果・影響 ・沿線地域へのアクセス性が向上し、沿線住民の生活利便性が向上。 ・地域の特色を活かしたイベント開催。 ・所要時間短縮による山陽新幹線岡山駅へのアクセス性が向上。</p> <p>■費用便益分析 費用便益比 B/C 4.1 便益 169億円 費用 41億円 (社会経済情勢の変化) ・本四架橋2ルートの開通や高速道路網の整備等が行われた。 ・高速道路等の他の交通機関について、今後の輸送需要に大きな影響を与えるような整備計画はない。 (改善措置の必要性) 本事業の事業効果の一層の定着を図るため、駅周辺におけるまちづくりや、沿線のイベントや観光客の誘致等を地元経済界や経済界とともに推進していく必要がある。 (今後の事後評価の必要性) 供用後5年経過時点で利用者、沿線の人口等は増加の傾向にある。また、沿線では大規模商業施設の新規立地が進み、イベントが定着化してきている。さらに、開業後30年時点での費用便益比が1を上回っており、社会経済的に見て効率的な事業であると言える。以上の点から、再度の事後評価の必要はないものと判断した。 (同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性) 本事業によるインフラの強化があつてこそできる部分と、それがなくともできる部分とがあり、このような点の効果計測を厳密に区分していくことも今後の課題である。</p>	対応なし	瀬戸大橋高速鉄道保有株式会社 (管理部管理課長 持田昇)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
ひたちなか海浜鉄道 湊線輸送改善事業 (H21) ひたちなか市公共交通 活性化協議会	5年以内	1.4	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 1.35億円 実績値 1.35億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>増便区間の平日ピーク時利用者数 想定値(新規採択時) 376人/日 実績値 平成25年度 491人/日</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 3.1 便益4.0億円 費用1.3億円 実績値(事後評価時) 4.1 便益5.3億円 費用1.3億円</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 行き違い施設を新設したことにより、増回にともなうダイヤ改善が行われ、待ち時間の短縮 や湊線とJR常磐線へのアクセスが向上し、利便性の向上が図られた。 ・JR勝田駅での常磐線上野行きの待ち時間短縮(例)34分→10分 ・湊線勝田駅での湊線那珂湊駅行きの待ち時間短縮(例)39分→13分 ・通勤定期利用者輸送人員：平成21年度：124千人 → 平成25年度：141千人 ・通学定期利用者輸送人員：平成21年度：303千人 → 平成25年度：334千人</p> <p>■社会全体への効果・影響 ・勝田駅と那珂湊駅間の大幅な便数増により、常磐線との湊線の乗り継ぎの円滑化が図られたことから、観光客増加に寄与したと考える。 ・行き違い施設に加えスロープを新設したことにより、障害者の駅へのアクセスが改善したことから、障害者福祉の向上に寄与したと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) 待ち時間短縮による乗り継ぎの円滑化及び列車増回による利用者の利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>(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) 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は認められない。</p>	対応なし	ひたちなか海浜鉄道 株式会社 管理部管理課 (課長 大和田 征宏)
富山地方鉄道輸送 改善事業 (H21) 富山市都市交通協 議会	5年以内	17	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 17億円 実績値 17億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時) 2,399人/日 実績値(開業5年目(H26)) (平日) 1,788人/日 (休日) 1,921人/日</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 1.2 便益20億円 費用17億円 実績値(事後評価時) 1.2 便益21億円 費用17億円</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者への効果・影響 便数・運行経路選択の増加による旅客の時間短縮 富山駅前→中心市街地の待ち時間1分短縮(待ち時間3分→2分) 富山駅前→国際会議場前の所要時間2分短縮(9分→7分)</p> <p>■社会全体への効果・影響 高齢者の環状線利用者は、平日28%、休日67%増加した。 中心市街地のオフィス需要は、新規需要面積が増加に転じ、空室率は、3.4%減少した。 富山駅前と平和通り周辺地区との軌道線利用者は、平日41%、休日29%増加した。 中心市街地の人口社会動態は、減少から増加に転じ、毎年転入超過を維持している。</p> <p>(改善措置の必要性) 低床車両(LRV)の導入に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図るという目的は達していることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>(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) 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は認められない。</p>	対応なし	富山市都市整備部 交通政策課 (課長 黒瀬裕治)

総括表

【日暮里駅総合改善事業】

事業者名 [日暮里駅整備株式会社]

○事業概要							
事業名	日暮里駅総合改善事業						
事業期間	平成15年度～平成21年度	総事業費	224 億円				
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 日暮里駅は、プラットホームやコンコースが狭隘で、また、バリアフリー関連施設が未整備であり、利用者に不便を強いている状況にあった。当時、成田スカイアクセス開業や駅周辺の再開発事業及び新交通日暮里・舎人ライナーによって、駅利用者が増加する見込みであった						
	≪事業目的≫ 周辺の再開発事業等と同時期に、日暮里駅における混雑緩和や乗換負担の軽減を図るとともに空港アクセスを改善することを目的とした。			≪関連する政策目標≫ 国土交通省 政策評価基本計画 ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる			
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化							
平成20年9月のリーマンショック、及び平成23年3月の東日本大震災等により、成田空港の航空旅客数が低迷した。一方、今後については国内線LCCの路線展開、新興国の経済成長等による成田空港利用客の変化が想定される。							
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化							
要因	想定値（新規採択時）	実績値		変化の要因			
事業費	226億円	224億円		事業費精査のため			
工期	7年6ヵ月	7年6ヵ月		変化なし			
輸送人員	10.9万人/日 (平成22年開業時)	9.6万人/日 (平成25年度)		成田空港航空利用者数の低迷			
○事業の効果の発現状況							
評価項目	評価結果						
■利用者への効果・影響	・成田スカイアクセスが開業し、スカイライナーのスピードアップ、増発がなされ、都心から成田空港へのアクセス改善が図られた。 ・新交通日暮里・舎人ライナーの日暮里駅新設、JR日暮里駅バリアフリー化等の一体的整備による鉄道利用者の利便向上が図られた。 ・ひぐらしの里地区再開発と一体となった駅施設の改善（バリアフリー施設の整備等）が図られた。						
■社会全体への効果影響	住民生活						
	地域経済						
	地域社会						
■費用便益分析 [平成26年度価格] 計算期間： 30年(50年)	費用	300億円 (300億円)	貨幣換算した主要な費用： 建設費				
	便益	385億円 (479億円)	貨幣換算した主要な便益： ・移動時間・移動抵抗低減便益 ・待ち時間短縮便益				
	指標	費用便益比 B/C	1.32 (1.60)	純現在価値 NPV	96億円 (179億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.94% (6.69%)
上記分析の基礎とした需要予測 平成25年度実績に基づき、平成26年度以降推移すると予測							
○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化							
目立った影響は見られない							
○改善措置の必要性							
混雑緩和や乗換負担の軽減などの利便性・安全性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。							
○今後の事後評価の必要性							
改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はない。 なお、訪日外国人増加等、成田空港利用者が変化する要素が見込まれることから、今後も利用動向を注視していく。							
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性							

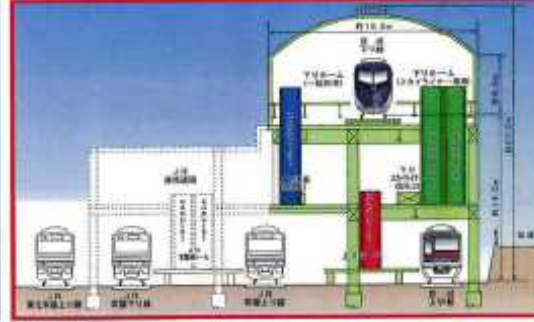
本事業ではエレベータを新設したが、エレベータ設置に伴う便益について定量化する手法が確立されていない点について、留意が必要である。

○概要図（位置図）

●断面図（着手前、連絡改札付近）



●断面図（完成、連絡改札付近）
①-①断面



○備考

※評価実施年度：平成26 年度

参考文献：国土交通省鉄道局監修「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）」、京成電鉄資料、NAA ウェブサイト「空港運用状況」

【瀬戸大橋線輸送改善事業】

事業者名 [瀬戸大橋高速鉄道保有株式会社]

○事業概要			
事業名	瀬戸大橋線輸送改善事業	整備区間	岡山駅～児島駅間 (27.8km)
事業期間	平成15年度(事業採択)～ 平成20年度末(供用開始)	総事業費	31.6億円
○事業の目的(ミッション)			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》 瀬戸大橋線は、四国と本州主要都市とを結ぶと共に、地域の足として重要な路線である。輸送改善事業および駅周辺地域を中心としたまちづくりと一体的に整備することにより、地域の活性化が期待できる。</p>		
	<p>《事業の目的》 岡山県、香川県等瀬戸大橋線沿線の県では、瀬戸大橋線を広域的な地域間連携のための重要な都市基盤施設と位置づけている。 沿線地域も含め「広域連携軸」と位置づけており、本路線の輸送力・連携性等の機能強化が求められている。 瀬戸大橋線は広域的なネットワーク・地域連携軸でありながら、沿線地域の地域間交流のための移動手段として“地域の足”となる役割も担っており、本路線の輸送力・連携性等の機能強化が求められている。 瀬戸大橋線沿線では、岡山駅周辺の再開発や駅周辺での大規模小売店舗の出店や市街地開発等が進展しており、輸送改善による沿線アクセス機能の向上が求められている。</p>	<p>《関連する政策目標》 新おかやま夢づくりプラン(平成19年3月) 瀬戸大橋の利用促進 香川県新世紀基本構想 みどり・うるおい・にぎわい創造プラン後期事業計画(平成17年3月) 四国旅客鉄道線の整備近代化の促進 平成19年度 徳島県予算補助金・交付金一覧 宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)の輸送力向上を図る 平成20年度 主要な施策の成果の概要 JR瀬戸大橋線の複線化事業へ支援を行い、地域の基幹的な交通機関としての機能が発揮されるよう努める</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>宇野線・本四備讃線の利用者数は、本四架橋2ルートの開通や高速道路網の整備等により減少の傾向であったが、近年は下げ止まり、横ばい・微増の傾向にある。 高速道路等の他の交通機関について、今後の輸送需要に大きな影響を与えるような整備計画はない。</p>			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化			
要因	想定値(新規採択時)	実績値	変化の要因
事業費	30.0億円	31.6億円(+1.6億円)	JR西日本による用地取得の切替えによる減、地盤改良工事の追加による増、環境影響評価の追加による増
工期	4年	6年(+2年)	環境影響評価の実施
輸送人員	40,500人/日 (供用開始時:H19) 40,500人/日 (供用5年目:H23)	34,400人/日 (供用開始時:H21) 36,500人/日 (供用5年目:H25)	3年間実施された瀬戸大橋自動車道の割引(1,000円高速)による自動車利用への転換 リーマンショックによる景気の低迷 LCC(格安航空会社)就航による航路利用への転換

○事業の効果の発現状況							
評価項目			評価結果				
利用者への効果・影響			所要時間の短縮 (岡山～児島間)		下り特急列車及び下りその他列車を除いて所要時間が短縮		
			列車の増発 (岡山～児島間)		下りで6本・上りで5本増発		
供給者への効果・影響			輸送収入の増加		利用者の増加により輸送収入が増加している。		
社会全体への効果・影響	住民生活	駅周辺の生活拠点としての拠点性向上	所要時間の短縮や列車増発による利便性の向上		所要時間の短縮や列車増発による利便性の向上により、沿線の居住地としての人口増加傾向が見られる。 また、沿線各駅の周辺は、生活拠点としての役割を担うようになってきており、従業員人口も増加している。		
	地域経済	沿線における商業施設などの立地促進	所要時間の短縮や列車の増発により沿線地域へのアクセス性が向上し、これによって沿線住民の生活利便性が向上		駅周辺等に大規模小売店舗の出店が相次いでいる。		
		沿線でのイベント開催の促進	地域の特色を活かしたイベント開催		沿線では地域の特色を活かしたイベントが定着してきており、アクセス手段として重要な役割を果たしている。		
広域交通アクセス	新幹線岡山駅へのアクセス性向上	岡山駅への所要時間短縮により岡山駅へのアクセス性が向上		岡山～児島間 マリンライナーで約1分30秒短縮し、岡山駅へのアクセス性が向上している。 新幹線岡山駅の乗客数は増加している。 10,760人/日 (H21) ⇒11,738人/日 (H23)			
費用便益分析 [平成26年度 価格]	費用	41億円 (41億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、開業費			
	便益	169億円 (206億円)		貨幣換算した主要な費用：時間短縮便益、供給者便益、環境改善便益、残存施設便益			
計算期間 ：30年(50年)	指標	費用便益比 B/C	4.1 (5.0)	純現在価値 NPV	127億円 (165億円)	経済的内部 収益率 EIRR	21.8% (21.8%)
※新規事業採択時の想定より、時間短縮効果が高く便益が増加							
採算性分析	供用後の実績に基づき、平成26年度（事後評価時点）以降を予測 単年度営業収支黒字転換年 供用後15年（平成35年度） 累積資金収支黒字転換年 供用後38年（平成59年度）						
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成26年度（事後評価時点）以降を予測 供用年度（平成21年度） 34,000人/日 供用5年目（平成25年度） 36,000人/日 以降 36,000人/日を継続と予測							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
本事業を行わなかった場合と比較して、自動車の利用台数が減少し、NO _x 、CO ₂ とも減少							

○改善措置の必要性

本事業の事業効果の一層の定着を図るため、さらなる列車ダイヤの利便向上を働きかけるほか、駅周辺におけるまちづくりや、沿線でのイベントや観光客の誘致等を地元自治体や経済界とともに推進していく必要がある。

○今後の事後評価の必要性

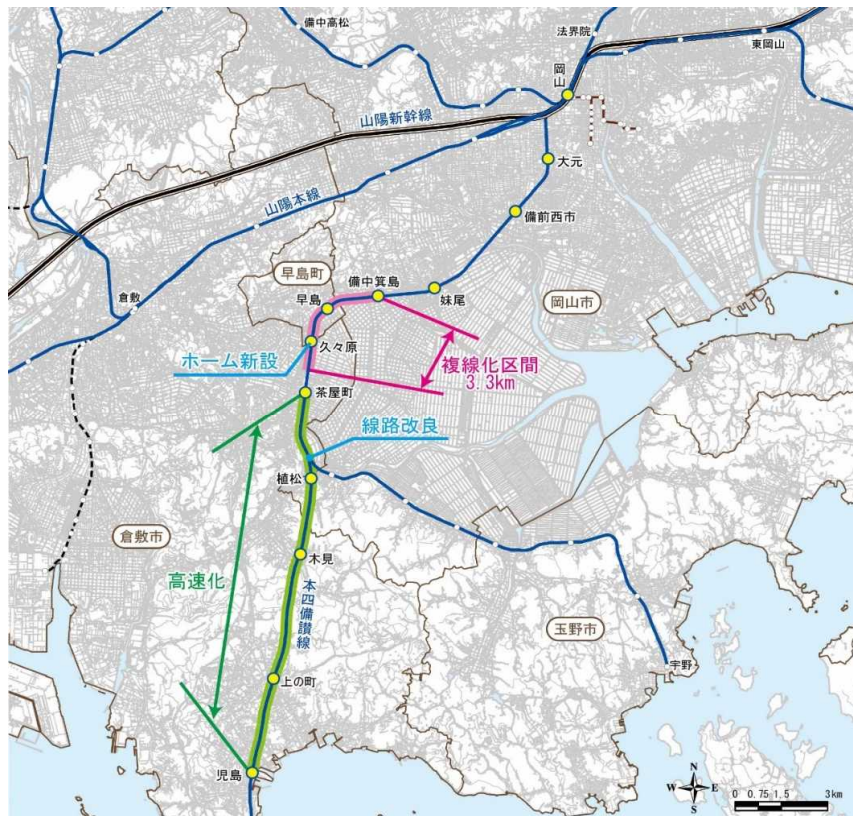
供用後5年経過時点で利用者は増加の傾向にあり、沿線の人口等も増加の傾向にある。また、沿線では大規模商業施設の新規立地が進み、イベントが定着化してきている。さらに、開業後30年時点での費用便益比が1を大幅に上回っており、社会経済的に見て効率的な事業であると言える。以上の点から、再度の事後評価の必要はないものと判断した。

○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

・本プロジェクトは公共投資により、部分複線化、ホーム新設及び曲線改良を行って従来の線路設備を改良したものである。結果的に費用便益が1を大幅に超えたものになったのは、以下のような取組みの効果も合わせて出たためと考えられる。

- ①改良した線路設備を活用して、JR西日本が新車両の投入や速度アップを行ったことにより、時間短縮が図られことによる。
 - ②沿線の市街地等におけるまちづくりにより居住者・従業者が増えたことで、鉄道利用者が増加したことが予想される。
- ・上記の①、②については本事業によるインフラの強化があつてこそできる部分と、それがなくともできる部分とがあり、このような点の効果計測を厳密に区分していくことも今後の課題である。
- ・また、この費用対便益はマニュアルに則っており、時間価値や社会割引率の適用については、地域性や評価時の社会情勢によってマニュアルの設定と異なる点もあり、それらをどう反映して評価していくかも課題である。

○概要図(位置図)



○備考

※評価実施時期：平成26年12月

※評価の過程で使用したデータ、文献等：

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」、「旅客地域流動調査」、
「国勢調査」、「経済センサス」、「事業所・企業統計調査」


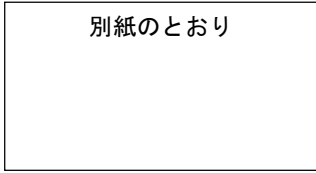
※評価の体制（有識者の委員会等）：岡山県事業評価監視委員会

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業）】

事業主体 [ひたちなか市公共交通活性化協議会]

○事業概要							
事業名	ひたちなか海浜鉄道湊線輸送改善事業	整備施設	金上駅行き違い設備				
事業期間	平成 21 年 12 月 11 日（工事着手） ～平成 22 年 3 月 31 日（工事竣工）	総事業費	1.35 億円 （21 年度価格）				
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 湊線の行き違い設備は那珂湊駅以外にないため、約 40 分ごとという運転ヘッドが限界となっており、利用者に不便をきたしている。						
	≪事業目的≫ 行き違い設備を新設することにより、増回にともなうダイヤ改善を行い、待ち時間の短縮や湊線と JR 常磐線へのアクセスを改善する。	≪関連する政策目標≫ ひたちなか市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月策定）において、公共交通の将来像を「より多くの市民に対して目的に合わせた公共交通サービスの提供」としており、湊線の運行本数の増加を取組方針とした。					
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
平成 20 年 4 月に当社は、経営危機にあった茨城交通（同年 11 月茨城交通は倒産）からの分社化により、第 3 セクターとして発足しました。現在、行政からの施設整備補助及び赤字補助をいただきながら営業を継続しておりますが、積極的な営業による定期客の増、沿線観光地の隆盛による定期外利用客も順調に増加しております。							
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化							
要因	想定値（新規採択時）	実績値		変化の要因			
事業費	1.35 億円	1.35 億円		なし			
工期	4 ヶ月	4 ヶ月		なし			
輸送人員	376 人/日（開業時）	491 人/日（開業 5 年目）		利便性の向上により利用客が増加した。			
○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		・勝田駅と那珂湊駅間の大幅な便数増により、常磐線との湊線の乗り継ぎの円滑化が図られたことから、観光客増加に寄与したと考える。 ・行き違い施設に加えスロープを新設したことにより、障害者の駅へのアクセスが改善したことから、障害者福祉の向上に寄与したと考えられる。					
■社会全体への効果影響						住民生活	
						地域経済	
						地域社会	
■費用便益分析 [平成 25 年度価格] 計算期間：30 年 (50 年)		費用	1.35 億円 (1.35 億円)	工事費総額			
		便益	4.0 億円 (5.3 億円)	待ち時間の短縮による社会的便益			
指 標		費用便益比 B/C	4.1 (5.6)	純現在価値 NPV	-1.46 億円 (-1.45 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	38% (38%)
		※利用者数の想定以上の増加により、B/C は当初想定を上回った。開業後、震災に見舞われたことからその修繕に当社全体で多額の費用を要したことから 23 年度の収益が著しく悪化し、NPV が大幅なマイナスとなっている。					

■採算性分析	採択時において採算性分析は行っていないものの、湊線第二期基本計画（25年度～29年度）において、「収支については輸送人員と同様に、平成25年度は震災前年度である平成21年度の98%まで回復をさせ、（中略）平成28年度以降には修繕費補助が不要となる見込みである。」とし、震災影響を脱することを目標としております。
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成25年度（事後評価時点）以降を予測 阿字ヶ浦～勝田駅間 21年度 77万人／年 25年度 84万人／年	
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化	
・特になし	
○改善措置の必要性	
・待ち時間短縮による乗り継ぎの円滑化及び列車増回による利用者の利便性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。	
○今後の事後評価の必要性	
・改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。	
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性	
・同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。	
○概要図（位置図）	
【整備前】 	【整備後】 
○備考	
※評価実施時期：平成27年3月 ※評価の過程で使用したデータ、文献等：湊線第二期基本計画（25年度～29年度）、ひたちなか市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月）、湊鉄道線再生計画（平成19年3月） ※評価の体制：ひたちなか海浜鉄道管理部管理課	

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業）】

事業主体 [富山市都市交通協議会]

○事業内容				
概要	事業名	富山地方鉄道富山軌道線輸送改善事業	整備区間	富山地方鉄道富山軌道線 (6.4 km)
	供用年度	平成 21 年度（建設期間：平成 21 年度）	総事業費	17 億円（平成 21 年度価格）
○事業の目的（ミッション）				
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 富山地方鉄道では、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、平成 21 年 12 月に開業した市内電車環状線に新たに導入する低床車両（L R V）の車長や床面高に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図ることを目的としている。			
	≪事業目的（ミッション）≫ ・走行環境改良（重軌条化） ・電停改良（電停長の延長、電停高の嵩上げ及びスロープの設置） （※一体的に実施する利用促進施策 市内電車の環状線化・L R T 車両導入）	≪関連する政策目標≫ ・「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指す。（「富山市都市マスタープラン」） ・「公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合」概ね 20 年後（平成 38 年度）を目指す。（「富山市公共交通活性化計画」）		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化				
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化				
要因	想定値（新規採択時）	実測値	変化の要因	
事業費	17 億円	17 億円		
工期	1 年	1 年		
輸送人員	2,399 人/日	開業 5 年目 1,788 人/日（平日） 1,921 人/日（休日）	市内電車環状線は、開業直後から一定の利用者となっている一方、既存市内軌道線の利用者が増えており、富山市内軌道線全体の利用者数は、環状線開業以降増加している。	
○事業による効果の発現状況				
評価項目		評価結果		
■利用者への効果・影響 ■社会全体への効果・影響		■便数・運行経路選択の増加による旅客の時間短縮 富山駅前→中心市街地の待ち時間 1 分短縮（待ち時間 3 分→2 分） 富山駅前→国際会議場前の所要時間 2 分短縮（9 分→7 分） ■電停のバリアフリー化や走行環境改善による利便性や快適性の向上	<事業目的との関係> ・中心市街地への所要時間が短縮され、公共交通の利便性向上という目標は達成される。 ・車がなくても便利で暮らしやすい中心市街地を実現し、地区全体の魅力向上という目標は達成される。	
		■高齢者の環状線利用者は、平日 28%、休日 67%増加した。（平成 26 年「市内電車の環状線化の整備効果に関する研究会」より）	<事業目的との関係> ・車がなくても便利で暮らしやすい中心市街地を実現し、地区全体の魅力向上という目標は達成される。	
■社会全体への効果・影響 住民生活				

	地域経済	<p>■ 中心市街地のオフィス需要は、新規需要面積が増加に転じ、空室率は、3.4%減少した。</p> <p>■ 富山駅前と平和通り周辺地区との軌道線利用者は、平日 41%、休日 29%増加した。</p> <p>(平成 26 年「市内電車の環状線化の整備効果に関する研究会」より)</p>			<p><事業目的との関係></p> <ul style="list-style-type: none"> 富山駅周辺地区と平和通り周辺地区とのアクセス強化により、中心市街地全体の活性化という目標は達成される。 			
	地域社会	<p>■ 中心市街地の人口社会動態は、減少から増加に転じ、毎年転入超過を維持している。</p> <p>(平成 26 年「市内電車の環状線化の整備効果に関する研究会」より)</p>			<p><政策目標との関係></p> <ul style="list-style-type: none"> 富山市公共交通活性化計画における目標の実現に貢献している。 富山市中心市街地活性化計画における目標の実現に貢献している。 			
<p>■ 費用便益分析 [平成 21 年度価格]</p> <p>計算期間：30 年 (50 年)</p>	費用	17 億円 (17 億円)	建設費用、車両購入費					
	便益	21 億円 (29 億円)	利用者便益 (待ち時間短縮、所要時間短縮、道路混雑緩和)					
	指標	費用便益比 B/C	1.2 (1.7)	純現在価値 NPV (=B-C)	4.1 億円 (11 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	5.7% (6.9%)	
<p>■ 採算性分析</p>	<p>平成 26 年度の調査結果に基づき、予測経路変更による移動時間短縮便益を、新電停設置による所要時間短縮便益で評価を見直した</p>							
<p>上記分析の基礎とした需要予測 平成 26 年度の調査結果に基づき、予測</p>								
<p>○ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p> <p>平成 27 年 3 月に北陸新幹線富山駅が開業し、さらなる利用者増が見込まれる。</p>								
<p>○ 改善措置の必要性</p> <p>低床車両 (LRV) の導入に合わせて、既存電停の延長や電停高の嵩上げ及びスロープの設置を行うとともに、重軌条化等の走行環境改良を行うことにより、乗降客の安全確保と利便性・快適性を向上させて、公共交通の利用促進と活性化を図るという目的は達していることから、改善措置は不要と考える。</p>								
<p>○ 今後の事後評価の必要性</p> <p>改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p>								
<p>○ 同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>								
<p>○ 概要図 (位置図)</p>								

