

平成30年3月30日  
国土交通省鉄道局

## 平成30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30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

都市鉄道政策課	直通03-5253-8534
都市鉄道政策課駅機能高度化推進室	直通03-5253-8584
鉄道事業課地域鉄道支援室	直通03-5253-8539
施設課	直通03-5253-8553
総務課企画室	直通03-5253-8542

平成30年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
(平成30年3月時点)

【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	52
合計		52

## 平成30年度予算に向けた再評価について (平成30年3月時点)

### 【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		1				1	1		
整備新幹線整備事業	補助事業		3				3	2		1
合 計		0	4	0	0	0	4	3	0	1

(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30年度に実施した完了後の事後評価について (平成30年3月時点)

### 【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	補助事業等	3			3			3	
合 計		3	0	0	3	0	0	3	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

## 平成30年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成30年3月時点)

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業(大規模改良:列車運行円滑化)】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
奥后寺駅改良事業 (東京都交通局)	549	564	453	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーター等の整備によるバリアフリー性の向上</li> <li>ホーム拡張等による歩きやすさの快適性向上</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡 野まさ子)		

【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))】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析	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) 丸の内線 日本橋駅 東京都交通局	102	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都大井町線国立競技場駅エレベーター整備(2基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 国立競技場駅 東京都交通局	52	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都大井町線国立競技場駅エレベーター整備(2基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 上大岡駅 東京都交通局	42	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜市ブルーライン上大岡駅エレベーター整備(2基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 桜川駅 名古屋市交通局	34	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋市長久保線桜川駅エレベーター・多機能トイレ整備(1基、1箇所) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 桜川駅 京都市交通局	08	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都市丸の内線多機能トイレ整備(1箇所) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 山手線 津川公園駅 神戸市交通局	58	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>神戸市西神・山手線津川公園駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 谷町線 千林大宮駅 大阪市高速電気軌道	27	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市高速電気軌道谷町線千林大宮駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
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 保防本町駅 大阪市高速電気軌道	15	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市高速電気軌道中央線保防本町駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 桜川駅 大阪市高速電気軌道	13	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市高速電気軌道千日前線桜川駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 保防本町駅 大阪市高速電気軌道	24	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市高速電気軌道千日前線保防本町駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 保防本町駅 大阪市高速電気軌道	41	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市高速電気軌道千日前線保防本町駅エレベーター整備(1基) (利用者への効果・影響)</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。</li> <li>ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)

【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				B/C	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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
西武多摩川線多摩駅駅舎 駅舎改修事業 (西武鉄道株式会社)	29	60	27	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川線多摩駅の駅舎改修に伴う、エレベーター及び多機能トイレの整備</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)		
大塚駅改良事業 (山陽電気鉄道株式会社)	20	20	17	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>本線大塚駅の駅舎改修に伴う、エレベーター及び多機能トイレの整備</li> <li>移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>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。</li> <li>高齢者や障害者もとり、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。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道改 良課 (課長 岡野 まさ子)		

(鉄道駅総合改善事業(車らバリアフリー化に資する設備の整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長 名)
函館線(南小樽駅) 北海道旅客鉄道株式会社	4.2	-	函館線南小樽駅にエレベーター及び誘導機、多機能トイレ等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
室蘭線(白老駅) 北海道旅客鉄道株式会社	4.3	-	室蘭線白老駅にエレベーター及び誘導機等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
青い森鉄道線(青森駅) 青森県	1.2	-	青い森鉄道線青森駅にエレベーターを整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
仙石線(松島海岸駅) 東日本旅客鉄道株式会社	14	-	仙石線松島海岸駅にエレベーター及び連絡通路等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
京成本線(音羽駅) 九州旅客鉄道株式会社	8.5	-	京成本線音羽駅にエレベーター及び連絡通路、多機能トイレ等を整備する。 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
奈良線(橋山駅) 西日本旅客鉄道株式会社	6.8	-	奈良線橋山駅にエレベーター及び誘導機、多機能トイレ等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
和歌山線(前出駅) 西日本旅客鉄道株式会社	4.7	-	和歌山線前出駅にエレベーター及び誘導機、多機能トイレ等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
南大阪線(鳥羽ノ原駅) 名古屋旅客鉄道株式会社	2.5	-	南大阪線鳥羽ノ原駅にエレベーター及び誘導機、多機能トイレ等を整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)
日豊線(次在駅) 九州旅客鉄道株式会社	3.6	-	日豊線次在駅にエレベーター及び誘導機、多機能トイレ等の整備 <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利用者などが自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者等により、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。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道改 修課 (課長 岡野 まさ子)

(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)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長 名)
田原都市線 鉄道施設の耐震補強事業 東京急行電鉄株式会社	1.3	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を抑えることにより、東京急行電鉄田原都市線の運行の確保を図り、社会・経済的影響の軽減に寄与する。(片道断面輸送量:200,000人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 京浜東北線株式会社	1.7	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を抑えることにより、京浜東北線本線の運行の確保を図り、社会・経済的影響の軽減に寄与する。(片道断面輸送量:200,000人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
新京成線(新津田沼駅) 鉄道施設の耐震補強事業 新京成電鉄株式会社	1.5	-	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、新京成電鉄新京成線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:70,501人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
瀬戸線(大曾駅) 鉄道施設の耐震補強事業 名古屋旅客鉄道株式会社	1.8	-	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、名古屋旅客鉄道瀬戸線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:33,700人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
名古屋線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	0.61	-	・高架橋柱及び橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における被害を抑えることにより、近畿日本鉄道名古屋線の運行や緊急輸送道路の機能の確保を図るとともに、鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
南海本線 鉄道施設の耐震補強事業 南海電気鉄道株式会社	0.5	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、南海電気鉄道南海本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:78,000人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
神戸線 鉄道施設の耐震補強事業 阪急電鉄株式会社	0.4	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、阪急電鉄神戸線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:135,418人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
本線(大物駅) 鉄道施設の耐震補強事業 阪神電気鉄道株式会社	1.8	-	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、阪神電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:94,505人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
本線 鉄道施設の耐震補強事業 山陽電気鉄道株式会社	0.3	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、山陽電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。(片道断面輸送量:16,000人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
三田線(扇形駅) 鉄道施設の耐震補強事業 神戸電気鉄道株式会社	1.0	-	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、神戸電気三田線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:11,655人/日)	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
水島本線 鉄道施設の耐震補強事業 水島臨海鉄道株式会社	0.27	-	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における損傷を防ぐことにより、水島臨海鉄道水島本線の運行や緊急輸送道路の機能の確保を図るとともに、鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長 氏名)
千歳線 踏切保安設備整備事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.28	-	-北海道旅客鉄道千歳線において、踏切内の支障物を検知し、かつ、踏切内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
東横線 踏切保安設備整備事業 東京急行電鉄株式会社	0.57	-	-東京急行電鉄東横線において、踏切内の支障物を検知し、かつ、踏切内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.15	-	-新京成電鉄新京成線において、踏切内の支障物を検知する設備の整備又は踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.2	-	-上毛電気鉄道上毛線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
常磐線 踏切保安設備整備事業 関東鉄道株式会社	0.08	-	-関東鉄道常磐線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
秩父本線 踏切保安設備整備事業 秩父電気鉄道株式会社	0.2	-	-秩父鉄道秩父本線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社	0.12	-	-富士急行大月線において、踏切内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
上野線 踏切保安設備整備事業 山手地方鉄道株式会社	0.13	-	-山手地方鉄道上野線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	1.1	-	-名古屋鉄道常滑線において、踏切内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
三岐線 踏切保安設備整備事業 三岐鉄道株式会社	0.5	-	-三岐鉄道三岐線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
名古屋線・山田線・京都線・南大阪線・大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.59	-	-近畿日本鉄道名古屋線・山田線・京都線・南大阪線・大阪線において、踏切内の支障物を検知し、かつ、踏切内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
高野線・南海本線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.18	-	-南海電気鉄道高野線・南海本線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
京阪本線・宇治線 踏切保安設備整備事業 京阪電気鉄道株式会社	0.12	-	-京阪電気鉄道京阪本線・宇治線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
本線 踏切保安設備整備事業 近江鉄道株式会社	0.11	-	-近江鉄道本線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
三田線・栗生線 踏切保安設備整備事業 神戸電気株式会社	0.07	-	-神戸電気三田線・栗生線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電気株式会社	0.04	-	-能勢電気妙見線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
予備線・土讃線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社	0.07	-	-四国旅客鉄道予備線・土讃線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づかせる設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
天神大牟田線・太宰府線・糸島線 踏切保安設備整備事業 西日本鉄道株式会社	0.12	-	-西日本鉄道天神大牟田線・太宰府線・糸島線において、踏切内に支障物があることや踏切内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
鳥原線 踏切保安設備整備事業 鳥原鉄道株式会社	0.04	-	-鳥原鉄道鳥原線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)

(鉄道防災対策事業(一般防災))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長 氏名)
徳島線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.15	-	-四国旅客鉄道徳島線では雷害発生による落石の危険があることから、当該箇所には落石対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該路線の安全・安定輸送の確保に寄与するとともに、隣接する民家や国道192号線への被害防止にも寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)
日豊線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	-	-九州旅客鉄道日豊線では毎年の雨により線路への斜面からの土砂流入が発生していることから、当該災害発生箇所には斜面対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該路線の安全・安定輸送の確保に寄与するとともに、隣接する国道10号線への被害防止にも寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷 克己)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	費用対効果分析			B/C	実質換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長 氏名)
			実質換算した便益①(億円)	費用②(億円)	費用③(億円)			
田舎地区新駅整備事業 三陸鉄道株式会社	1.0	2.3	【内訳】 ・利用者便益 1.0億円 ・供給者便益 1.2億円 【主な効果】 新駅の年間利用者 39,556人/年	1.0	【内訳】 建設費等 1.0億円	2.3	- 東日本大震災後、防災集団移転促進事業、土地区画整理事業が行われた。また、近郊に災害公営住宅、田舎野球場、宇が防災関連施設が立地しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの拠点として整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、交流人口の拡大が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)
八木沢地区新駅整備事業 三陸鉄道株式会社	1.2	3.3	【内訳】 ・利用者便益 2.3億円 ・供給者便益 0.94億円 【主な効果】 新駅の年間利用者 41,696人/年	1.1	【内訳】 建設費等 1.1億円	2.8	- 東日本大震災後、近郊に災害公営住宅が整備された。また、岩手県立大学宮古短期大学、八木沢団地が立地しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、学生や地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)
津軽石川地区新駅整備事業 三陸鉄道株式会社	1.3	2.6	【内訳】 ・利用者便益 1.5億円 ・供給者便益 1.0億円 【主な効果】 新駅の年間利用者 28,190人/年	1.3	【内訳】 建設費等 1.2億円 用地費 0.09億円	2.0	- 東日本大震災後、住宅の新築などにより世帯数、人口が増加しており、新駅を復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)
えちごトキめき鉄道新駅 設置事業 北条川市地域公共交通協 議会	4.6	4.3	【内訳】 ・利用者便益 2.2億円 ・供給者便益 1.5億円 ・環境整備費 0.47億円 【主な効果】 新駅の年間利用者 270,830人/年	4.0	【内訳】 建設費等 3.9億円 用地費 0.1億円	1.07	- 新駅周辺地区は公共施設や医療施設に近く、また、土地区画整理事業や宅地開発等の活性化が進展しており、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)
あいの風とやま鉄道新駅 設置事業 あいの風とやま鉄道株式 会社	13	54	【内訳】 ・利用者便益 50億円 ・供給者便益 4.8億円 【主な効果】 新駅乗降人員 2,546人/日	13	【内訳】 建設費等 12億円 再投資額 1.1億円	3.9	- 新駅予定地区は、現在住宅地が広がっており、多くの利用者が見込まれることにより、東側には広大な開発用地があることから、新駅設置により、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)
平成筑豊鉄道新駅建設事 業 行橋市地域公共交通活 性化協議会	0.90	5.1	【内訳】 ・利用者便益 3.2億円 ・供給者便益 1.9億円 【主な効果】 新駅乗降人員 197人/日	2.8	【内訳】 建設費等 0.87億円 営業費 1.9億円	1.8	- 商業施設が密集する行橋駅南側地区において、鉄道とのアクセス向上を図ることにより、多くの利用者が見込まれることにより、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 施設課 (課長 石原 大)

新規事業採択時評価 総括表

【東京都 泉岳寺駅改良事業】

事業者名【東京都交通局】

○事業内容						
・事業概要						
事業名	泉岳寺駅改良事業		整備区間	浅草線 泉岳寺駅		
供用年度	平成 36 年度一部供用開始 (建設期間 平成 30 年度～平成 39 年度)		総事業費	549 億円		
・事業の目的						
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>泉岳寺駅は現状でもホームがラッシュ時に混雑しており滞留が生じている。今後、国家戦略特区に区域指定された品川駅周辺地域の開発により利用者が大幅に増加し、乗降時間の増大による遅延が更に大きくなることが見込まれる。</p> <p>《事業目的》</p> <p>ホームの拡幅、コンコースの改良、通路・出入口の新設等を行うことにより、利用者のホームでの滞留を防止し、乗降時間の増大による列車遅延時間を短縮するとともに、列車と乗客の接触等を防ぎ、利用者の安全を確保する。</p> <p>エレベーターによるバリアフリールートの整備等により駅利用者の利便性を向上させる。</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）</p> <p>政策目標及び施策目標</p> <p>政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p>施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる</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				
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降時間の短縮による遅延時間の短縮 南行ホーム、ピーク 1 時間、1 列車あたり平均 20 秒短縮</li> <li>歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による泉岳寺駅乗降者の駅構内移動時間の短縮 ホーム～A4 出口出場ルート：最大 57 秒短縮 ホーム～新設中央昇降部～新設 A5 出口出場ルート：最大 100 秒短縮</li> <li>泉岳寺駅改良による浅草線・京急線への経路選択利用者への移動時間短縮、待ち時間短縮、乗換時間短縮</li> <li>歩きやすさの快適性向上</li> <li>バリアフリー性の向上</li> </ul>				
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性向上による利用者の増加</li> <li>エレベーター・エスカレーター・改札機等の増設によるランニングコストの増加</li> </ul>				
■社会全体への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>駅処理能力の向上による駅周辺開発の促進</li> </ul>				
○費用便益分析						
〔平成 29 年度価格〕 計算期間：30 年(50 年)						
費用	453 億円（457 億円）		貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	564 億円（707 億円）		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮便益			
指標	費用便益比 B/C	1.24 (1.55)	純現在価値 NPV	111 億円 (250 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	5.75% (6.75%)



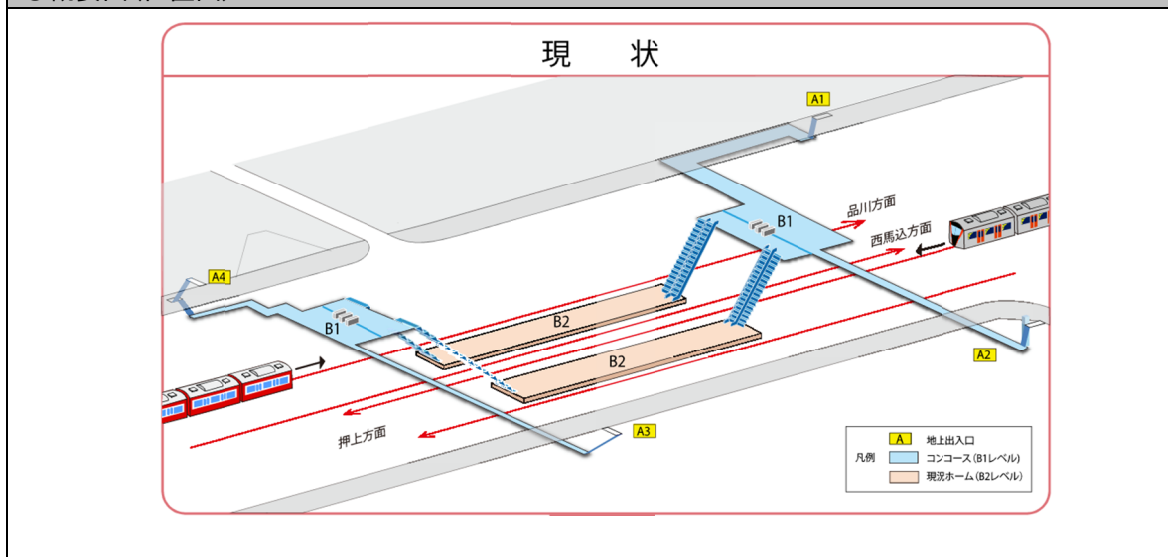
感度 分析 結果	便益(+10%)	費用(+10%)	建設期間(+1年)
	B/C 1.37(1.70)	B/C 1.13(1.41)	B/C 1.21(1.52)
	NPV 167億円(321億円)	NPV 65億円(204億円)	NPV 93億円(233億円)
	EIRR 6.57%(7.44%)	EIRR 4.97(6.09%)	EIRR 5.50%(6.56%)
	便益(-10%)	費用(-10%)	建設期間(-1年)
	B/C 1.12(1.39)	B/C 1.38(1.71)	B/C 1.29(1.59)
NPV 54億円(179億円)	NPV 150億円(280億円)	NPV 134億円(273億円)	
EIRR 4.89%(6.02%)	EIRR 6.66%(7.52%)	EIRR 6.15%(7.06%)	

上記分析の基礎とした需要予測  
 泉岳寺駅乗降人員 平成28年度 6.5万人/日(実績)、平成36年度 10.3万人/日  
 (品川周辺開発完了後の平成57年度は13.2万人/日)

<事業の実施環境の評価>

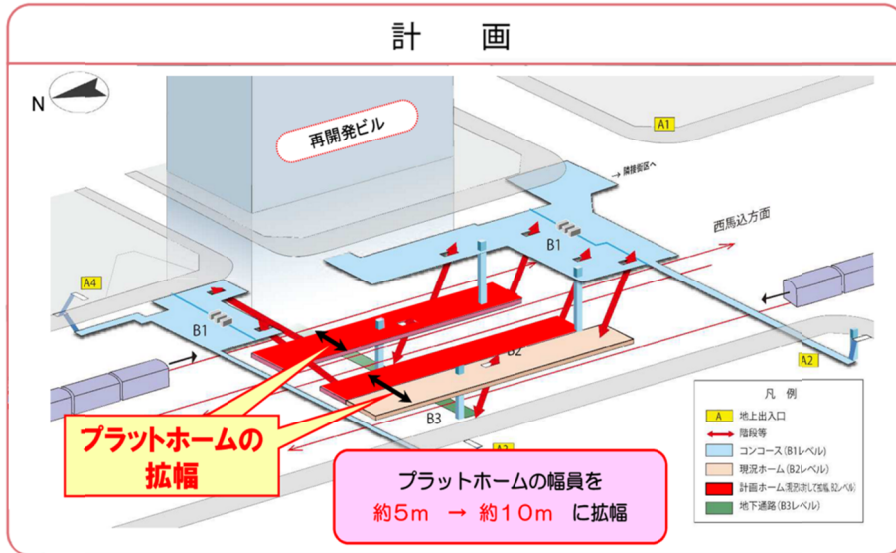
事業の実行性	<p>■関係地方自治体、事業者等の同意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・泉岳寺駅を共同使用している他の鉄道事業者をはじめ、地元自治体、地元住民と十分な協議を行っており問題ない。</li> </ul> <p>■用地の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーム拡幅の用地確保のため、東京都施行の市街地再開発事業により駅改良とまちづくりの一体的な整備に取り組む計画である。</li> </ul>
事業の成立性	<p>■上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の利用者数の増加要因となる品川駅周辺地域のまちづくりの都市基盤整備事業が国家戦略都市計画建築物等整備事業に認定されている。</li> <li>・平成28年4月20日付交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(答申)では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、遅延の発生源となる障害解消のため鉄道事業者の駅ホームの増設・拡幅等の取組を促進すること、都市機能の集積の効果をより増大させるため国際競争力強化の拠点となるエリアへのアクセス利便性の向上を図ることが示されている。</li> <li>・東京都が平成28年12月に公表した、「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」において、泉岳寺駅の機能を強化することが掲げられている。</li> </ul>

○概要図(位置図)





## 計 画



### ○備考

#### ※評価実施時期

- ・平成 29 年度

#### ※評価の過程で使用したデータ、文献等

- ・東京都統計年鑑、国勢調査 等
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版

# 新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業(次世代ステーション創造事業)】

事業者名【西武鉄道株式会社】

○事業内容			
	事業名	西武多摩川線多磨駅橋上駅舎化事業	
	共用年度	平成33年度(建設期間:平成30~32年度)	総事業費 29億円(平成29年度価格)
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多磨駅は2面2線相対式ホームの地上駅で、改札は上りホーム側の西口のみである。そのため下りホームへの移動は構内踏切を利用する必要がある。</li> <li>多磨駅西側地域と東側地域は鉄道で分断されており、西口改札のみであるため、東西の移動に支障を来している。東西の移動は駅北側の歩・車未分離の狭隘な踏切(新小金井第7号踏切道)または、駅南側の地下通路を横断する必要がある。踏切は歩行者と自動車がすれ違う際の安全面に課題があり、地下通路は、階段のみでバリアフリー化が図られていない状況にある。</li> <li>平成33年度に多磨駅東側近隣で大規模商業施設(イトーヨーカ堂による商業施設)の開業予定があり、施設利用者及び従業員含め、鉄道利用者(多磨駅利用者)が多く見込まれることから、安全で快適な移動経路の整備、ホームの安全性向上がますます重要になっている。</li> <li>バス乗降場やタクシー乗り場は、改札口のない東側駅前広場のみとなっている。また、現在事業中の西口駅前広場計画に対しても、既存西口改札口が正面に位置しないことから、地域の交通結節点として課題が残る状況である。</li> <li>これらの課題を踏まえ、橋上駅舎化工事と自由通路設置工事を一体的に実施することにより、現状の課題への対応や、利用者の安全性向上および利便性向上を図るものである。</li> </ul>			
<p>《事業目的(ミッション)》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>橋上駅舎化に伴う、東口新設、構内踏切廃止により利用者の利便性と安全性を向上する。</li> <li>ホーム拡幅により、駅利用者の混雑緩和、安全性を向上する。</li> <li>バリアフリー施設の充実(EV、ESC、多機能トイレ)により利便性を向上する。</li> <li>東口駅前広場・西口駅前広場との整合による、交通結節点としての利便性を向上する。</li> </ol>		<p>《関連する政策目標》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>国土交通省政策評価基本計画                     <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</li> <li>製作目標: 26 鉄道網を充実・活性化させる</li> </ul> </li> <li>地域計画等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>「多磨駅西地区まちづくり誘導計画(抜粋)」</li> <li>多磨駅東側との一体的なまちづくりへの配慮</li> <li>踏切や地下自由通路は、多磨駅東西間の移動を円滑にするため、バリアフリー化を初めとする安全性の確保に努める。</li> </ul> </li> </ol>	
○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"> <li>東口開設による利便性向上 橋上駅舎化に伴う自由通路の設置、東口新設により、東西の移動利便性の向上が図られる。</li> </ul>		<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> 移動時間及び踏切(新小金井第7号踏切道)待ち時間解消による利便性の向上
	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全性の向上 構内踏切の廃止及びホーム拡幅により、鉄道利用者の安全性が向上する。</li> </ul>		<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> 利用者の安全性の向上が図られる
	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー設備の充実による利便性向上 橋上駅舎化に伴い、バリアフリー設備(EV、ESC、多機能トイレ)の充実により鉄道利用者の利便性、快適性が向上する。</li> </ul>		<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> 利用者の利便性、快適性の向上が図られる
■社会全体への影響	住民生活	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>橋上駅舎化に伴う東口新設により、東西の移動利便性が向上</li> </ul>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> 駅を中心としたまちづくりに貢献
	地域社会	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東側駅前広場、西口駅前広場計画との整合による、交通結節点としての利便性が向上</li> </ul>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> 駅を中心としたまちづくりに貢献

**○費用便益分析**

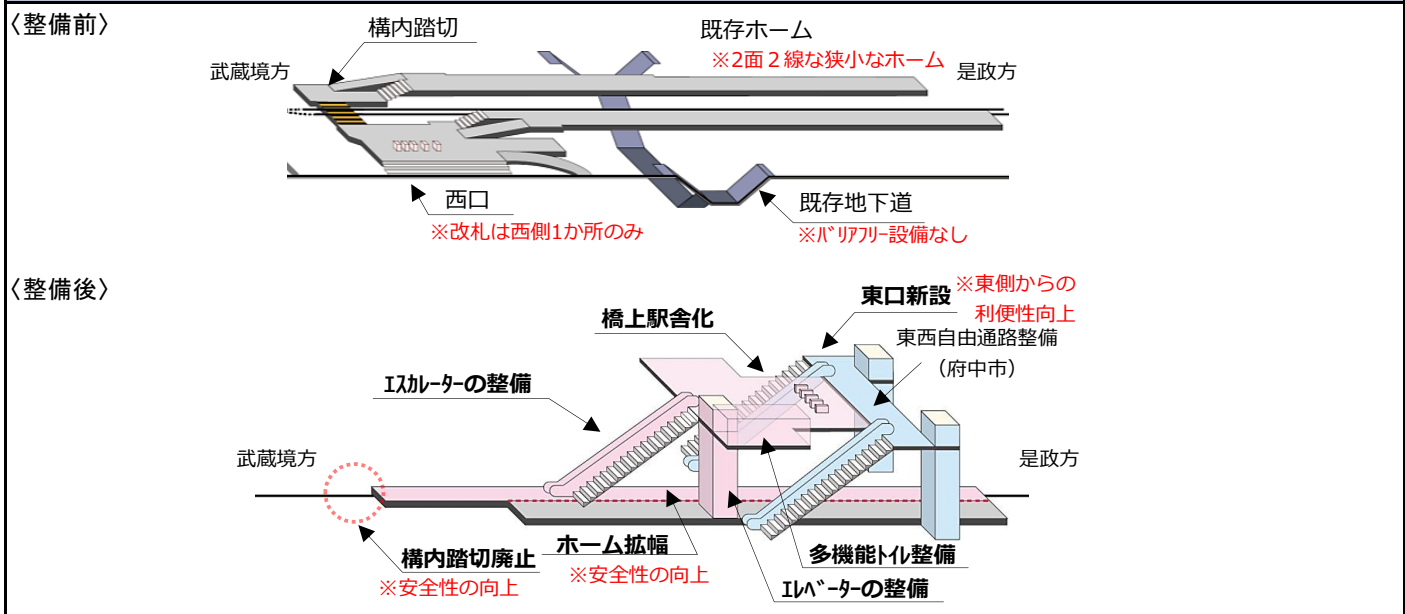
[平成29年度価格]  計算期間 : 30年 (50年)	費用	27億円 (28億円)	貨幣換算した主な費用: 建設費、施設更新費		
	便益	60億円 (73億円)	貨幣換算した主な便益: 移動時間・移動抵抗低減便益、踏切待ち時間解消による移動時間短縮便益(鉄道利用者)		
	指標	費用便益比率 B/C 2.2 2.7	純現在価値 NPV 33億円 (45億円)	経済的内部収益率 11.9% 12.23%	
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%	建設期間+10%
		B/C	2.4	B/C	2.0
NPV		38億円	NPV	30億円	
EIRR		13.1%	EIRR	10.7%	
総需要-10%		総費用-10%	建設期間-10%		
B/C	2.0	B/C	2.4		
NPV	27億円	NPV	35億円		
EIRR	10.6%	EIRR	13.2%		

上記分析の基礎とした需要予測: 多磨駅 乗降者数 23.3千人/日

**○事業の実施環境の評価**

事業の実効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■関係地方自治体、事業者等との同意</li> <li>・府中市と『多磨駅の自由通路整備及び鉄道施設改良に関する基本協定』を平成29年3月28日付けで締結しており、大規模商業施設開発事業者においても、市と当社の3者にて『多磨駅周辺まちづくりの推進に関する基本協定』を平成28年12月9日付けで締結している。</li> <li>■用地の確保</li> <li>・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。</li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上位計画との関係</li> <li>・府中市は、都市計画道路3・4・11号線(西口駅広を含む)の認可を平成28年4月5日に取得し、平成34年度末までに整備予定であり、「まちづくり誘導計画(多磨駅西地区まちづくり誘導計画)」においても、道路計画と合わせて駅東側との一体的なまちづくりの配慮や、東西間の移動円滑に資する、バリアフリー化、安全性の確保に努めることが挙げられている。</li> </ul>

**○概要図**



**○評価結果のまとめ**

本事業の実施により鉄道利用者及び地域住民の東西横断利便性の向上、構内踏切の廃止、ホーム拡幅等による鉄道利用者の安全性向上が期待できる。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**

- ・評価実施年度: 平成29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、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査、平成22年度大都市交通センサス調査、住民基本台帳による町丁別世帯数及び人口表(平成28年度:府中市)、東京都の賃金、労働時間及び雇用の動きー平成28年(年報)ー等

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名【山陽電気鉄道株式会社】

○事業内容				
概要	事業名	大塩駅改良事業		
	併用年度	平成33年度(建設期間:2年)	総事業費	20億円(平成29年度価格)
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大塩駅は改札が北側のみ設置されており、南側からの利用者は自ずと隣接する歩道狭隘の踏切道を通行しなければならない。また、駐輪場が南側にあるため、北側から自転車で駅に向かう利用者は当該踏切道を往復しなければならない。</li> <li>・駅に隣接する踏切道や構内踏切による制約のため、上りホームの有効長が不足していることにより、6両編成の最後部の車両においては扉の開閉が出来ない状況である。また、下りホームでも、主本線側では同じく有効長が不足しているため、速度制限を要する副本線側に6両編成の車両を停車させている。</li> <li>・駅ホームへの経路は階段があり、エレベーター等は未整備のため、バリアフリー化については未対応となっている。</li> <li>・以上の問題に対応するため、本事業では橋上駅化、ホーム延伸、多機能トイレの設置、踏切道の歩道拡幅等を実施し、利用者の利便性を図る。</li> </ul>			
	<p>《事業目的(ミッション)》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅内外におけるバリアフリー化の実現のため、橋上駅化に伴い、エレベーターと自由通路の設置を行う。</li> <li>・エレベーターを設置するためにホーム拡幅を行う。また、6両編成車両に対応するため、上りホームを延長する。</li> </ul>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国土交通省政策評価基本計画                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</li> <li>・施策目標 鉄道網を充実・活性化させる</li> </ul> </li> <li>○姫路市における施策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・大塩駅は姫路市総合交通計画において、重点的に整備を進める交通結節点に位置づけている。</li> <li>・大塩踏切道は歩道狭隘な歩行者ボトルネック踏切であることから「通学路交通安全プログラム」の対策事業に指定。</li> </ul> </li> </ul>		
○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"> <li>・駅アクセスの利便性の向上(南北から均等にアクセス可能)</li> <li>・鉄道による輸送客の時間短縮 下り特急の入駅時短縮時間:20秒 下り特急の出発時短縮時間:10秒</li> <li>・構内踏切の解消による安全性の確保</li> <li>・ホーム延長による利便性の向上</li> </ul>		<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋上駅化、列車出入り時間の短縮、ホーム延長により利便性の向上に寄与する。</li> <li>・構内踏切の解消により、安全性向上に寄与する。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化による移動経路の確保等駅内外の行き来において、車いす利用者も独力で移動可能となる。</li> </ul>		<p>《政策目標との関係》</p> <p>バリアフリー基準に合致した整備を行うことにより、目標達成に寄与する。</p>	
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋上駅化と自由通路整備に伴う駅南北間の移動の円滑化によって地域分断の解消に寄与する。</li> </ul>		



○費用便益分析							
[平成29年度 価格] ※計算期間: 30年(50年)	費用	17億円(17億円)	貨幣換算した主要な費用:建設費				
	便益	20億円(24億円)	貨幣換算した主要な便益:移動時間短縮・移動抵抗低減便益				
	指標	費用便益比 B/C	1.2 (1.4)	純現在価値 NPV	2.9億円 (7.3億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.61% (6.65%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 1.2 NPV 3.2億円 EIRR 5.75%	B/C 1.1 NPV 1.3億円 EIRR 4.80%	B/C 1.2 NPV 3.1億円 EIRR 5.85%			
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C 1.2 NPV 2.6億円 EIRR 5.47%	B/C 1.3 NPV 4.6億円 EIRR 6.56%	B/C 1.2 NPV 2.6億円 EIRR 5.38%				
(その他)							
上記分析の基礎とした需要予測 事業実施後年度乗降人員:4,022人/日、事業後も同様に推移すると想定							
○事業の実施環境の評価							
事業の 実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路及び駅前広場の設置は地元から強い要望がある。</li> </ul> </li> <li>■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅改良においては、鉄道事業者用地を有効活用する計画となっており、新たな用地取得は不要である。</li> </ul> </li> </ul>						
事業の 成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の改良計画及び周辺のまちづくりを地元自治体と鉄道事業者にて調整中。</li> </ul> </li> <li>■他事業との関連 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線市町において周辺の整備を中心とした都市機能強化のための基盤整備が進められており、本事業の実施は喫緊の課題である。</li> </ul> </li> </ul>						
○概要図(位置図)							
【整備前】				【整備後】			
○評価結果のまとめ							
<p>・事業による効果・影響の評価として、利用者については時間短縮の効果が大きく、住民生活としては駅南北間の地域分断の解消に寄与することが期待される。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できる。</p>							
○備考							
※評価実施年度:平成29年度							

## 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【三陸鉄道株式会社】

○事業内容			
概要	事業名	田老地区新駅整備事業	整備区間 田老～摂待間
要	供用年度	平成 31 年度（建設期間：平成 30 年度）	総事業費 1.0 億円
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災後、防災集団移転促進事業、土地区画整理事業が行われた。また、近隣に災害公営住宅、田老野球場、学ぶ防災関連施設が立地しており、復興後の新しいまちづくりの拠点として整備する。</li> <li>・地域住民の利便性の向上に加え、観光客などの交流人口の拡大が見込まれる。</li> <li>・平成 28 年 10 月に田の沢地区に田老新駅を設置することについて要望書の提出あり。（提出者：田老地区復興まちづくり協議会、田老地域協議会）</li> </ul>		
	≪事業目的（ミッション）≫	≪関連する政策目標≫	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・復興後の新しいまちづくりの形に合わせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。</li> <li>・近隣に災害公営住宅、田老野球場、学ぶ防災関連施設が立地しており、復興後の新しいまちづくりの拠点として整備するもの。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに、復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。</li> </ul>	
○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"> <li>■中心市街地へのアクセス向上 主要区間（田老中町～宮古駅前）の所要時間の短縮（約 28 分→約 20 分）</li> <li>■駅へのアクセスの向上 最寄り駅までの所要時間の短縮</li> </ul>	<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <p>所要時間の短縮により利便性が向上する。</p>
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>■利用者の増加に伴う収入増 新駅の年間乗車人員 39,562 人/年（うち増加分 21,196 人/年）</li> <li>営業収益増分—固定資産税 1,009 万円/年</li> </ul>	<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <p>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。</p> <p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <p>持続可能な公共交通体系の構築に寄与する。</p>
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>■徒歩 10 分（1km）圏のカバー人口の増加。（809 人増）</li> </ul>	<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <p>新駅の設置により、これまでの鉄道が不便であった地域の住民の交通利便性が向上する。</p>
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■駅施設と総合事務所の合築により、地域の拠点となる。</li> <li>■震災からの復興のシンボルとなる。</li> <li>■観光客などの交流人口の拡大が見込まれる。</li> </ul>	<p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <p>復興後の新しいまちづくりに大きく寄与する。</p>
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地球温暖化への負荷の軽減が見込まれる。</li> </ul>	<p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <p>鉄道へのシフトによる NOx、CO2 排出量が削減され、環境が改善される。</p>
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、自動車走行台数の減少により、道路交通事故の減少が見込める。</li> </ul>	<p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <p>自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少して、安全・安心なまちづくりに寄与する。</p>

○費用便益分析								
[平成 29 年度価格] ※計算期間 30 年 ( ) 内は計算期間を 50 年とした場合	費用	1.0 億円 (1.0 億円)		貨幣換算した主要な費用： 総事業費				
	便益	2.3 億円 (2.6 億円)		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	2.3 (2.6)	純現在価格 NPV	1.3 億円 (1.6 億円)	経済的内部収益率 EIRR	9.4% (9.6%)	
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%		
		B/C	2.5 (2.9)	B/C	2.1 (2.4)	B/C	2.3 (2.6)	
NPV		1.5 億円(1.9 億円)	NPV	1.2 億円(1.5 億円)	NPV	1.3 億円(1.6 億円)		
EIRR		11.0% (11.1%)	EIRR	8.0% (8.3%)	EIRR	9.4% (9.6%)		
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%				
B/C	2.0 (2.3)	B/C	2.5 (2.9)	B/C	2.3 (2.6)			
NPV	1.0 億円(1.3 億円)	NPV	1.4 億円(1.7 億円)	NPV	1.3 億円(1.6 億円)			
EIRR	7.8% (8.1%)	EIRR	11.1% (11.2%)	EIRR	9.4% (9.6%)			
上記分析の基礎とした需要予測 田老地区新駅乗車人員 39,562 人/年								
○事業の実施環境の整備								
事業の実効性	■関係主体の合意 ・国及び関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。 ・地元自治会から要望書の提出があったもの。また、地元住民と十分な議論を行っている。							
事業の成立性	■上位計画との関連 ・宮古市総合計画において、「公共交通の確保と充実」が掲げられており、鉄道の確保・充実と利用促進として位置づけられている。 ・宮古市地域公共交通網形成核において、「ニーズに合った交通ネットワークの形成」が掲げられており、復興まちづくりに対応した公共交通の確保として位置づけられている。							
○概要図								
【整備前】 								
【整備後】 								
○評価結果のまとめ								
復興後の新しいまちづくりの拠点として整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、交流人口の拡大が見込まれるなど、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 29 年度								





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【三陸鉄道株式会社】

○事業内容				
概要	事業名	八木沢地区新駅整備事業	整備区間	磯鶏ー津軽石間
	供用年度	平成 30 年度末（建設期間：平成 30 年度）	総事業費	1.2 億円
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・震災後、近隣に災害公営住宅が整備された。また、岩手県立大学宮古短期大学部、八木沢団地が立地しており、学生や地域住民の利便性の向上が見込まれる。 ・平成 26 年 2 月に八木沢駅の新設に係る要望書の提出あり。（提出者：八木沢自治会、八木沢団地町内会）			
	≪事業目的（ミッション）≫ ・復興後の新しいまちづくりの形に合わせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。	≪関連する政策目標≫ ・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに、復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。		
○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		■中心市街地へのアクセス向上 主要区間（八木沢団地～宮古駅前）の所要時間の短縮（23 分→約 8 分） ■駅へのアクセスの向上 最寄り駅までの所要時間の短縮	<事業目的との関係> 所要時間の短縮により利便性が向上する。	
■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増 新駅の年間乗車人員 41,698 人/年（うち増加分 36,960 人） 営業収益増分—固定資産税 701 万円/年	<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。 <政策目標との関係> 持続可能な公共交通体系の構築に寄与する。	
■社会全体への効果・影響	住民生活	■徒歩 10 分（1 km）圏のカバー人口の増加。（2,106 人増）	<事業目的との関係> 新駅の設置により、これまでの鉄道が不便であった地域の住民の交通利便性が向上する。	
	地域社会	■震災からの復興のシンボルとなる。 ■鉄道により地域の知名度が向上する	<政策目標との関係> 復興後の新しいまちづくりに大きく寄与する。	
	環境	■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地球温暖化への負荷の軽減が見込まれる。	<政策目標との関係> 鉄道へのシフトによる NOx、CO2 排出量が削減され、環境が改善される。	
	安全	■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、自動車走行台数の減少により、道路交通事故の減少が見込める。	<政策目標との関係> 自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少して、安全・安心なまちづくりに寄与する。	



○費用便益分析							
[平成 29 年度価格] ※計算期間 30 年 ( ) 内は計算期間を 50 年とした場合	費用	1.1 億円 (1.1 億円)		貨幣換算した主要な費用： 総事業費			
	便益	3.3 億円 (3.7 億円)		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	2.8 (3.2)	純現在価格 NPV	2.1 億円 (2.5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	15.8% (15.8%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
		B/C	3.1 (3.5)	B/C	2.5 (2.9)	B/C	2.8 (3.2)
		NPV	2.4 億円(2.9 億円)	NPV	2.0 億円(2.4 億円)	NPV	2.1 億円(2.5 億円)
EIRR		18.4% (18.5%)	EIRR	13.5% (13.6%)	EIRR	15.8% (15.8%)	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%			
B/C	2.5 (2.9)	B/C	3.1 (3.5)	B/C	2.8 (3.2)		
NPV	1.7 億円(2.2 億円)	NPV	2.2 億円(2.7 億円)	NPV	2.1 億円(2.5 億円)		
EIRR	13.2% (13.3%)	EIRR	18.7% (18.7%)	EIRR	15.8% (15.8%)		
上記分析の基礎とした需要予測 八木沢地区新駅乗車人員 41,698 人/年							
○事業の実施環境の整備							
事業の実効性	■関係主体の合意 ・国及び関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。 ・地元自治会から要望書の提出があったもの。また、地元住民と十分な議論を行っている。						
事業の成立性	■上位計画との関連 ・宮古市総合計画において、「公共交通の確保と充実」が掲げられており、鉄道の確保・充実と利用促進として位置づけられている。 ・宮古市地域公共交通網形成核において、「ニーズに合った交通ネットワークの形成」が掲げられており、復興まちづくりに対応した公共交通の確保として位置づけられている。						
○概要図							
【整備前】 							
【整備後】 							
○評価結果のまとめ							
復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、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 29 年度							

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【三陸鉄道株式会社】

○事業内容				
概要	事業名	津軽石弘川地区新駅整備事業	整備区間	津軽石～豊間根間
	供用年度	平成 30 年度末（建設期間：平成 30 年度）	総事業費	1.3 億円
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・震災後、住宅の新築などにより世帯数、人口が増加している。 ・新駅の整備により、地域住民の利便性の向上が見込まれる。 ・平成 28 年 6 月に「弘川駅（仮称）新設に係る要望書」の提出あり。（提出者：弘川自治会、荷竹自治会）			
	≪事業目的（ミッション）≫ ・復興後の新しいまちづくりの形に合わせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。	≪関連する政策目標≫ ・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに、復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。		
○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		■中心市街地へのアクセス向上 主要区間（津軽石弘川～宮古駅前）の所要時間の短縮（約 29 分→約 16 分） ■駅へのアクセスの向上 最寄り駅までの所要時間の短縮	<事業目的との関係> 所用時間の短縮により利便性が向上する。	
■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増 新駅の年間乗車人員 28,190 人/年（うち増加分 28,190 人） 営業収益増分—固定資産税 807 万円/年	<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。 <政策目標との関係> 持続可能な公共交通体系の構築に寄与する。	
■社会全体への効果・影響	住民生活	■徒歩 10 分（1 km）圏のカバー人口の増加。（1,678 人増）	<事業目的との関係> 新駅の設置により、これまでの鉄道が不便であった地域の住民の交通利便性が向上する。	
	地域社会	■震災からの復興のシンボルとなる。 ■鉄道により地域の知名度が向上する	<政策目標との関係> 復興後の新しいまちづくりに大きく寄与する。	
	環境	■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、地球温暖化への負荷の軽減が見込まれる。	<政策目標との関係> 鉄道へのシフトによる NOx、CO2 排出量が削減され、環境が改善される。	
	安全	■利便性の向上に伴い、自動車利用者が鉄道を利用することが期待されるため、自動車走行台数の減少により、道路交通事故の減少が見込める。	<政策目標との関係> 自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少して、安全・安心なまちづくりに寄与する。	

○費用便益分析							
[平成 29 年度価格] ※計算期間 30 年 ( ) 内は計算期間を 50 年とした場合	費用	1.3 億円 (1.3 億円)		貨幣換算した主要な費用： 総事業費、用地取得費			
	便益	2.6 億円 (2.9 億円)		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	2.0 (2.3)	純現在価格 NPV	1.3 億円 (1.6 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.9% (9.0%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
		B/C	2.2 (2.5)	B/C	1.8 (2.1)	B/C	2.0 (2.3)
NPV		1.6 億円(2.0 億円)	NPV	1.2 億円(1.5 億円)	NPV	1.3 億円(1.6 億円)	
EIRR		10.6% (10.7%)	EIRR	7.3% (7.5%)	EIRR	8.9% (9.0%)	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%			
B/C	1.8 (2.1)	B/C	2.3 (2.6)	B/C	2.0 (2.3)		
NPV	1.0 億円(1.3 億円)	NPV	1.4 億円(1.8 億円)	NPV	1.3 億円(1.6 億円)		
EIRR	7.1% (7.3%)	EIRR	10.7% (10.9%)	EIRR	8.9% (9.0%)		
上記分析の基礎とした需要予測 津軽石払川地区新駅乗車人員 28,190 人/年							
○事業の実施環境の整備							
事業の実効性	■関係主体の合意 ・国及び関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。 ・地元自治会から要望書の提出があったもの。また、地元住民と十分な議論を行っている。						
事業の成立性	■上位計画との関連 ・宮古市総合計画において、「公共交通の確保と充実」が掲げられており、鉄道の確保・充実と利用促進として位置づけられている。 ・宮古市地域公共交通網形成核において、「ニーズに合った交通ネットワークの形成」が掲げられており、復興まちづくりに対応した公共交通の確保として位置づけられている。						
○概要図							
【整備前】 							
【整備後】 							
○評価結果のまとめ							
復興後の新しいまちづくりの形に合わせ整備することにより、地域住民の利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、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 29 年度							

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【糸魚川市地域公共交通協議会】

○事業内容				
概要	事業名	えちごトキめき鉄道新駅設置事業	整備区間	日本海ひすいライン 糸魚川駅～梶屋敷駅間
	供用年度	平成 33 年度中（予定） （建設期間：平成 32 年度～33 年度）	総事業費	462 百万円
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・新駅設置の動きは、昭和 47 年に県立糸魚川高校が市街地から現在地に移転した頃に挙がり、現在も生徒の通学利便性確保が課題となっている。新駅設置予定地の押上地区は、周辺地区や高校の保護者会等と連携し、新駅設置についての要望活動や新駅設置をきっかけとした地域づくりの計画を進めている。 ・押上地区は、県立糸魚川高校や新潟県糸魚川地域振興局、当市の基幹病院である糸魚川総合病院など公共施設や医療施設にも近く、特に日本海ひすいライン南側では、大規模工場が撤退した跡地の宅地造成や住居系土地区画整理事業、新幹線関連の道路整備に伴う宅地開発等、新たに整備された都市計画道路周辺を中心に市街化が進展している。 ・高校への通学はもとより、事業所への通勤や通院、スーパー等への買い物にも一定の利用が見込まれる地域であり、えちごトキめき鉄道の利便性向上と経営の安定化、押上地区を中心とした駅周辺地域の活性化を図る。			
	≪事業目的（ミッション）≫ ・えちごトキめき鉄道の利便性向上、利用者増加による経営の安定化 ・新駅設置をきっかけとした駅周辺地域の活性化	≪関連する政策目標≫ ・市民、交通事業者、市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現する。 【糸魚川市地域公共交通網形成計画より】		
○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		・駅へのアクセス性向上 新駅駅勢圏からの平均駅アクセス所要時間が短縮 新駅設置前：9.3 分 新駅設置後：6.4 分	・新駅周辺の住宅地等における鉄道の利便性向上	
■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 約 27 万人（742 人/日・乗降） 運賃収入増分 12.0 百万円/年	・利用者の増加に伴う えちごトキめき鉄道の経営安定化 ・バス事業者の運行効率性の向上	
■社会全体への効果・影響	住民生活	・新駅周辺の県立糸魚川高校、新潟県糸魚川地域振興局、糸魚川総合病院へのアクセス性向上 ・鉄道空白地域の解消		・市民利用者等の生活利便性向上
	地域経済	・新駅周辺地域の商業施設等の活性化		・新駅設置をきっかけとした駅周辺地域の活性化
	地域社会	・新駅設置をきっかけとした押上地区の地域づくりの機運醸成 ・押上地区のイメージアップ		
	環境	・自動車利用から鉄道利用への転換による CO <sub>2</sub> や NO <sub>x</sub> の削減		・地球的環境の改善等
	安全	・自動車利用から鉄道利用への転換による交通事故の減少		

○費用便益分析							
[平成 29 年度価格] ※計算期間： 30 年 (50 年)	費用	404 百万円 (436 百万円)		貨幣換算した主要な費用： 用地費、建設費、設計管理費、支障設備移設補償費 等			
	便益	430 百万円 (505 百万円)		貨幣換算した主要な便益： 利用者便益（時間短縮、費用節減）、供給者便益、 環境改善便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.07 (1.16)	純現在価値 NPV	26.3 百万円 (68.6 百万円)	経済的内部収益率 EIRR	4.5% (5.0%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		人口変化 政策+1%	
	B/C	1.17 (1.27)	B/C	0.97 (1.06)	B/C	1.08 (1.17)	
	NPV	69.1 百万円 (119.5 百万円)	NPV	-14.1 百万円 (28.2 百万円)	NPV	31.2 百万円 (74.6 百万円)	
	EIRR	5.2% (5.6%)	EIRR	3.8% (4.4%)	EIRR	4.5% (5.0%)	
	総需要-10%		総費用-10%		人口変化 社人研予測		
	B/C	0.96 (1.04)	B/C	1.18 (1.28)	B/C	1.01 (1.07)	
	NPV	-17.2 百万円 (17.0 百万円)	NPV	66.7 百万円 (109.0 百万円)	NPV	5.4 百万円 (31.1 百万円)	
	EIRR	3.7% (4.2%)	EIRR	5.3% (5.7%)	EIRR	4.1% (4.5%)	
○採算性分析							
上記分析の基礎とした需要予測 糸魚川駅～梶屋敷駅間新駅の乗降人員 平成 34 年度 727 人/日 (周辺駅を含めた乗降人員変化 233 人/日) ※平成 32 年度時点の乗降人員を時点調整							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性	・国、県、関係自治体、事業者等と十分な協議を行っている。						
事業の成立性	・第 2 次糸魚川市総合計画の第 4 章 みんなが住みよいまちづくり、「機能的・効率的な生活圏の形成」及び「地域公共交通網の整備・利活用」の項目において、新駅整備が主要事業として位置付けられている。						
○概要図(位置図)							
【整備前】							
【整備後】							
○評価結果のまとめ							
事業の実施により、えちごトキめき鉄道の利用促進や利便性向上、経営安定化及び地域の活性化に寄与することが期待される。また、費用便益分析の結果は十分な水準にあり、本事業の実施は妥当と考えられる。事業実施にあたっては、総事業費の縮減や新駅における需要喚起に向けた積極的な取組を進めることも必要である。							
○備考							
※評価実施年度：平成 29 年度							
※評価の過程で使用したデータ、文献等							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「並行在来線に関する旅客流動調査（需要予測調査）」（平成 24 年度 新潟県並行在来線対策協議会）</li> <li>・「平成 27 年国勢調査」及び「糸魚川市住民基本台帳」</li> <li>・「平成 27 年輸送実績」（えちごトキめき鉄道、糸魚川バス） 等</li> </ul>							

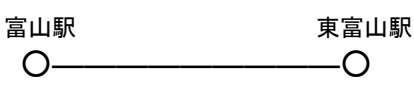
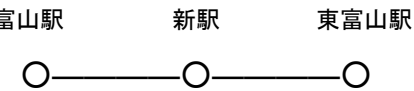
新規事業採択時評価 総括表

【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株式会社】

○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	富山駅・東富山駅間		
	供用年度	32年度中(予定) (建設期間:平成31年~32年度)		総事業費	13.9億円		
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、周辺に住宅地が広がり多くの利用者が見込まれるとともに、東側に広大な開発用地があり、今後の開発等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る活性化を図る。</p> <p>なお、平成28年9月、「富山市都市交通協議会」において「富山市地域公共交通網形成計画」を策定し、富山駅・東富山駅間に新駅を設置することとしている。</p>						
	<p>《事業目的(ミッション)》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅及び周辺開発に伴う活性化</li> <li>・あいの風とやま鉄道の利用促進・収支改善</li> </ul>						
○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	・主要駅等への通勤・通学、病院、買い物等のためのアクセス性向上					
	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							
※計算期間: 30年 (50年)	費用	13.8億円 (16.0億円)		建設費、維持管理費(供給者便益)			
	便益	54.9億円 (61.4億円)		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	3.97 (3.84)	純現在価値 NPV	41.1億円 (45.4億円)	経済的内部収益率 EIRR	26.52% (26.52%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 4.38 (4.22) NPV 46.6億円 (51.5)		B/C 3.62 (3.49) NPV 39.7億円 (43.8)		B/C 4.09 (3.95) NPV 44.2億円 (48.9)	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 3.58 (3.45) NPV 35.6億円 (39.3)		B/C 4.42 (4.26) NPV 42.5億円 (47.0)		B/C 3.87 (3.74) NPV 38.1億円 (42.1)			
○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2,548人/日 乗降(平成33年度)							

注:表中の( )内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■関係主体の合意</li> <li>・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。</li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上位計画との関連</li> <li>・平成 18 年度に策定された富山市公共交通活性化計画と整合した計画となっている。</li> </ul>
○概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 	
○評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、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・収支改善及び地域全体の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>また、費用対便益については十分な水準にあり、実施環境が整っていることを踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
○備考	
<p>※評価実施年度：平成 29 年度</p>	

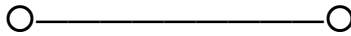



新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)】

事業主体【行橋市地域公共交通活性化協議会】

○事業内容							
概要	事業名	平成筑豊鉄道新駅建設事業		整備区間	行橋・美夜古泉間		
	供用年度	30年度中(予定) (建設期間:平成30年度)		総事業費	0.9億円		
1.	<p>《当該事業の背景・必要性》                      行橋市は、行橋駅周辺の道路整備が進み、行橋駅南側の地区に商業施設が相次いで立地している。しかし行橋駅南側の地区は、JR行橋駅とJR南行橋駅、平成筑豊鉄道行橋駅、美夜古泉駅の間地点に位置しており、鉄道を利用した場合のアクセス性があまりよくないのが現状である。                      したがって商業施設が密集する行橋駅南側地区において、鉄道とのアクセス性向上を図り、また複合商業施設(コスタ行橋)に隣接するかたちで駅を設置することで、商業施設利用客の鉄道利用を狙う。併せて平成筑豊鉄道の新規利用者を獲得することで、平成筑豊鉄道線の利用者を増加させ、経営改善を図る。</p>						
	<p>《事業目的(ミッション)》                      ・鉄道とのアクセス性向上に伴う鉄道利用率の向上。                      ・平成筑豊鉄道の利用促進・収支改善。</p>						
○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		・平成筑豊鉄道の利用促進(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	・新駅周辺の商業施設(コスタ行橋)、医療施設(コスモススキンクリニック)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、平成筑豊鉄道の活性化が図られる					
○費用便益分析							
[平成28年度価格]	費用	2.84億円 (3.32億円)		設備費用、営業費用			
※計算期間: 30年 (50年)	便益	5.16億円 (5.22億円)		利用者便益、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.82 (1.57)	純現在価値 NPV	2.32億円 (1.90億円)	経済的内部収益率 EIRR	35.7% (-2.1%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 2.00 (1.73) NPV 2.83億円 (2.42)		B/C 1.65 (1.43) NPV 2.03億円 (1.56)		B/C 1.81 (1.56) NPV 2.12億円 (1.72)	
		総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年	
		B/C 1.63 (1.42) NPV 1.80億円 (1.38)		B/C 2.02 (1.74) NPV 2.61億円 (2.22)		B/C 1.89 (1.65) NPV 2.64億円 (2.22)	
上記分析の基礎とした需要予測 新駅(行橋駅~美夜古泉間)の利用者数 167人/日							

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■関係主体の合意</li> <li>・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</li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上位計画との関連</li> <li>・平成 28 年度に策定された行橋市地域公共交通網形成計画と整合した計画となっている。</li> </ul>
○概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p> <p style="text-align: center;"> <span style="margin-right: 100px;">行橋駅</span> <span>美夜古泉駅</span> </p>  <p>○————○</p> <p>【整備後】</p> <p style="text-align: center;"> <span style="margin-right: 50px;">行橋駅</span> <span style="margin-right: 50px;">新駅</span> <span>美夜古泉駅</span> </p>  <p>○————○————○</p>	
○評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、新駅及び周辺開発に伴う活性化、平成筑豊鉄道の利用促進・収支改善及び地域全体の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>また、費用対便益については十分な水準にあり、実施環境が整っていることを踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
○備考	
<p>※評価実施年度：平成 28 年度</p>	

# 平成30年度予算に向けた再評価結果一覧 (平成30年3月時点)

## 【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))

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		費用の内訳						
地下高速鉄道整備 事業(福岡市七隈 線(天神南~博 多)整備) 福岡市交通局	再評価	587	2,025	570	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡市都心部内の回遊性 向上</li> <li>地域活性化</li> <li>利便性向上</li> </ul>	<p>(事業の必要性) 本路線の整備により、鉄道ネットワークを 早急に強化し、福岡市西南部地域から都 心への速達性の向上や定時性の確保、さ らに都心部の回遊性の向上を図り、都心 部における慢性的な交通渋滞など全市的 な交通課題に緊急に対応するため、必要 性は高い。</p> <p>(事業の進捗の見込み) 本路線については、平成34年度に開業 の見込み</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ 子)		

## 【整備新幹線整備事業】

### (補助事業)

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		費用の内訳						
北海道新幹線 (新函館(仮称)・札幌間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	16,700	13,997	12,687	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産性向上による生産額 の増加</li> <li>潜在可能時間の増加</li> <li>人的交流の活発化 等</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 主要区間の所要時間短縮 東京駅~札幌駅の所要時間(最速速) 約2時間45分短縮(7時間44分→5時間00 分)(想定) 函館駅~札幌駅の所要時間(最速速) 約2時間短縮(3時間27分→1時間27 分)(想定) ・沿線地域の交流人口が増加(推計値) 北海道(道南除く)~東北地域(約2.0 倍) 北海道(道南除く)~道南地域(約1.3 倍) ・生産性向上による生産額の増加 年間約637億円の増加(推計値) 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地については、約5%を取得済 みであり、引き続き地元の協力を得な がら用地協議を進めていく。 ・土工事については、トンネル区間 の約4%が完成、約71%が契約済みで あり、残りの工事の発注状況も含め、順 調に進捗している。明かり区間は工事 発注に向けた地質調査・詳細設計等を 順次進めている。 【コスト縮減等】 ・吹付コンクリートの材料変更</p>	継続	鉄道局 施設課 (課長 岸 谷克己)		
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	11,800	11,728	11,597	1.01	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産性向上による生産額 の増加</li> <li>潜在可能時間の増加</li> <li>人的交流の活発化 等</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 主要区間の所要時間短縮 東京駅~福井駅の所要時間(最速速) 約20分短縮(3時間14分→2時間53 分)(想定) 大阪駅~金沢駅の所要時間(最速速) 約25分短縮(2時間31分→2時間4分)(想 定) ・沿線人口の交流人口が増加(推計値) 福井県一富山県(約1.5倍) 北陸3県(富山、石川、福井)~大阪府 (約1.1倍) ・生産性向上による生産額の増加 年間約506億円の増加 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地は約96%を取得済みで あり、未取得用地については、引き続き 地元の協力を得ながら用地協議を進め ていく。 ・土工事については、トンネル区間 の約10%、明かり区間の約5%が完成。 急進施工に取り組み、工期短縮を図っ ており、平成31年度末までに完了する 見込み。 ・平成32年度から軌道、建築、電気等 の設備工事が主体となり、工事を進め る予定。 【コスト縮減等】 ・吹付コンクリートの材料変更 ・橋りょう下部工を並行する道路と一 体構造で整備</p>	継続	鉄道局 施設課 (課長 岸 谷克己)		

再評価 総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業者名【福岡市交通局】

○事業内容				
・事業概要				
事業名	地下鉄七隈線延伸事業		整備区間	天神南～博多(建設キロ 約 1.4km)
供用年度	新規事業採択時	平成 32 年度 (建設期間 平成 24 年～32 年度)	再評価時	平成 34 年度 (建設期間 平成 24 年～34 年度)
総事業費	新規事業採択時	約 450 億円 (平成 23 年度価格)	再評価時	約 587 億円 (平成 29 年度価格)
・事業の目的				
<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <p>福岡市は、陸海空の玄関口（福岡空港、博多港、博多駅）を擁する国際的な広域交流拠点であり、アジアの人・物が行き交うゲートウェイとして重要な役割を担っている。</p> <p>特に、「天神地区」及び「博多駅地区」は都市型集客施設等の観光資源や商業・業務施設等が集積し、国内外から多くの観光客が訪れるなど、福岡市の都心核を形成する地域となっている。</p> <p>しかしながら、地下鉄七隈線は平成 17 年 2 月に橋本～天神南間が開業したものの、都心部区間が未整備で残されていることから、都心部の鉄道ネットワークが不十分であり、その機能を十分に果たすまでには至っていない。</p> <p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市的な交通課題への対応                     <p>本市の人口は着実に増加していることに加え、平成 23 年 3 月の九州新幹線全線開業を契機に、天神地区・博多駅地区を中心とした都心部内の移動がさらに増加しているところであり、本路線の天神南から博多駅間を整備することにより、鉄道ネットワークを早急に強化し、本市西南部地域から都心への速達性の向上や定時性の確保、さらに都心部の回遊性の向上を図り、都心部における慢性的な交通渋滞など全市的な交通課題に緊急に対応する。</p> </li> <li>・地域の活性化やまちづくりとの連携                     <p>本市は、地理的にアジアに近く、日本有数の国際的な交流拠点都市となっており、九州新幹線全線開業などを背景に、今後のさらなる交流人口の拡大が期待される。</p> <p>また、本路線の天神南～博多駅間の沿線は、都市型集客施設等の観光資源や商業・業務施設等が集積していることに加え、近年、相次いで新たな商業施設が開業するなど、本市で最も活気のある地域となっている。</p> <p>本市の観光は、買物、娯楽等の都市型観光という特徴を有しており、その移動において、地下鉄は観光客にとって使いやすい交通手段であることから、本路線の天神南から博多駅間を整備し、本市の二大核である天神地区と博多駅地区を結ぶことで、集客都市福岡の魅力がさらに高まり、集客産業の発展や都心部をはじめとした沿線地域のまちづくりの促進など、地域の活性化に貢献するものである。</p> </li> <li>・環境問題への対応                     <p>本路線の天神南から博多駅間の整備により、本市西南部地域から都心への速達性の向上や定時性の確保、さらに都心部の回遊性の向上を図ることで、自動車から地下鉄への転換を促進し、都心部における慢性的な交通渋滞など全市的な交通課題に対応するとともに、二酸化炭素排出量やヒートアイランド現象の抑制など環境負荷の低減を図り、低炭素社会の実現に貢献するものである。</p> </li> </ul>				

《関連する政策目標》

- ・都市交通審議会答申第12号（昭和46年3月）
  - 3. 交通体系の整備計画
    - (2) 高速鉄道路線の新設（福岡市）
      - (i) 都心部から西南部方面に至る路線
- ・九州地方交通審議会答申第4号（平成元年10月）
  - 第5章 公共交通機関の維持整備に関する計画
    - 第3節 交通圏内交通についての施策
      - 3. 福岡交通圏内の施策
        - (4) 福岡市西南部における鉄軌道系輸送機関の整備  
西南部中央部と都心部を結ぶ都心放射状の鉄軌道系輸送機関の導入について、採算性等に十分留意して、地元自治体を含め検討を図ることとする。
- ・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 VIII 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
- ・福岡県交通ビジョン（平成29年3月）
  - 第3章 展開する施策
    - 基本方針2 地域間の連携強化と九州・山口の一体的発展
      - (2) 鉄道ネットワークの強化
        - ③福岡市地下鉄七隈線の延伸（天神南～博多駅間）の早期実現を目指します。
- ・福岡市基本構想第9次福岡市基本計画（平成24年12月）【計画期間 平成25～34年度】
  - 分野別目標4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている
  - 施策4-5 公共交通を主軸とした総合交通体系の構築
- ・福岡市都市計画マスタープラン（平成26年5月）
  - 全体構想
    - 【基本理念1】 交流を育み、都市の成長を図る都市づくり
    - 【基本理念2】 地域の特性を生かし、生活の質を高める都市づくり
    - 【基本理念3】 自然環境と共生し、安全・安心な暮らしができる都市
  - 区別構想
    - 博多区のまちづくりの方向性
      - 地下鉄七隈線の天神南～博多間の延伸事業の推進
  - 地域別構想“都心部編”
    - 交通体系づくりの基本的な方針
      - ②公共交通を中心とした都心部へのアクセス性向上
      - 取り組みの例示 地下鉄七隈線延伸事業の推進
- ・福岡市都市交通基本計画（平成26年5月）
  - 目標像I 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築
  - 方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進
    - 《主な施策》公共交通幹線軸の強化
    - 七隈線延伸事業の推進

など

＜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>【整備区間利用者数の増について】</p> <p>平成28年度に需要予測を行い、整備区間の利用者数について見直しを行った。下記に述べる福岡市を取り巻く社会情勢の変化等により、当初予測値を上回る見込みとなった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の人口が政令市で第5位となった。</li> <li>・外国人観光客数が200万人を突破するなど、交流人口が急速に拡大している。</li> <li>・天神地区において、アジアの拠点都市としての役割・機能を高め、新たな空間と雇用を創出するプロジェクト“天神ビッグバン”を推進している。</li> <li>・平成23年3月の九州新幹線の全線開業を契機として、博多駅周辺の開発が進んでいる。</li> <li>・外航クルーズ船の寄港数の増加や船舶の大型化に伴い、博多港からの外国人観光客数が爆発的に増加している。</li> <li>・福岡空港にて、誘導路二重化や滑走路増設を予定しており、発着回数が増加することが見込まれている。</li> </ul> <p>【事業費の増について】</p> <p>事業許可取得後の、物価上昇等、社会情勢の変化等により大きな影響が生じており、これらを踏まえた事業費の再検証を行った結果、物価上昇や利便性の拡充等に伴って約88億円増加する見込みとなった。</p> <p>また、道路陥没事故を踏まえ、より安全に工事を進める為に約49億円が必要となる見込みとなった。</p> <p>【開業時期の見込みについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成32年度開業を目指し、事業を進めてきたが、地盤改良等に関する検討の結果、ナトム区間における地盤改良に12か月、トンネル内の水抜き・土砂撤去に6か月と、再掘削開始までに合計で1年半程度を要することとなった。</li> <li>・この間、アンダーピニング区間においても、ナトムトンネル内の水の影響等により、一部掘削を中断する期間が生じるなど、工程に影響することが明らかとなり、その影響を踏まえつつ、安全な施工を最優先に全体工程を調整・精査したところ、開業時期については平成34年度（2022年度）の見込みとなった。</li> </ul>	
○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
<p>■利用者への効果・影響</p>	<p>既設七隈線沿線から博多駅への移動において天神南駅での乗換解消や移動時間短縮が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換解消（天神～天神南間 550m の乗換が解消）</li> <li>・時間短縮：14分</li> </ul> <p>（野芥～博多を地下鉄で移動する場合の所要時間は37分から23分へ短縮）</p>
<p>■社会全体への効果・影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市南西部から都心部へのアクセス性向上や都心部内の回遊性が大きく向上するとともに、交通渋滞の緩和や都心部をはじめとした沿線地域のまちづくりが促進される。</li> <li>・都心部での移動環境が向上し、博多駅や福岡空港などを経由して訪れる国内外からの来訪者の利便性向上に資するものであり、集客産業の発展や都心部をはじめとした沿線地域のまちづくりの促進など、地域の活性化に寄与する。</li> </ul>
<p>■その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカーなどの路面交通の一部が地下鉄利用に転換するため、交通渋滞の緩和やCO2の削減など環境改善効果が見込まれる。</li> </ul>

■費用便益分析[平成 29 年度価格] 計算期間：30 年(50 年)					
・事業全体					
費用	570 億円 ( 597 億円)		貨幣換算した主要な費用：事業費		
便益	2,025 億円 (2,506 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	3.6 (4.2)	純現在価値 NPV	1,455 億円 (1,909 億円)	経済的内部収 益率 EIRR	13.7% (13.8%)
感度分析結果	需要(+10%)		費用(+10%)		建設期間(+1 年)
	B/C 3.9(4.6)	NPV 1,659 億円 ( 2,167 億円)	B/C 3.2(3.8)	NPV 1,405 億円 ( 1,853 億円)	B/C 3.3(4.0) NPV 1,325 億円 (1,817 億円) EIRR 12.6%(12.8%)
	EIRR 14.6%(14.7%)		EIRR 12.9%(13.1%)		
	需要(-10%)		費用(-10%)		建設期間(-1 年)
B/C 3.2(3.8)	NPV 1,251 億円 ( 1,652 億円)	B/C 3.9(4.6)	NPV 1,505 億円 (1,965 億円)	B/C 3.6(4.3) NPV 1,494 億円 (2,005 億円) EIRR 14.7%(14.8%)	
EIRR 12.7%( 12.9%)		EIRR 14.6%(14.7%)			
・残事業					
費用	継続した場合 426 億円( 453 億円) 中止した場合 10 億円(10 億円)				
便益	継続した場合 2,016 億円(2,499 億円) 中止した場合 3 億円(3 億円)				
費用便益比 B/C	4.8 (5.6)	純現在価値 NPV	1,597 億円 (2,053 億円)	経済的内部収 益率 EIRR	19.2% (19.3%)
感度分析結果	需要(+10%)		費用(+10%)		建設期間(+1 年)
	B/C 5.3(6.2)	NPV 1,801 億円 ( 2,310 億円)	B/C 4.4(5.1)	NPV 1,561 億円 (2,010 億円)	B/C 4.6(5.5) NPV 1,485 億円 (1,970 億円) EIRR 17.4%(17.5%)
	EIRR 20.5%(20.6%)		EIRR 18.0%(18.1%)		
	需要(-10%)		費用(-10%)		建設期間(-1 年)
B/C 4.4(5.1)	NPV 1,394 億円 ( 1,796 億円)	B/C 5.4(6.3)	NPV 1,634 億円 (2,096 億円)	B/C 4.9(5.8) NPV 1,642 億円 (2,154 億円) EIRR 21.2%(21.3%)	
EIRR 17.9%( 18.0%)		EIRR 20.6%(20.7%)			
「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、路面復旧				
■採算性	単年度損益黒字転換年 3 年目 累積損益黒字転換年 4 年目				
上記分析の基礎とした需要予測 天神南～博多間 8.2 万人/日 ※費用便益分析の際には、上記数値に定着率（開業時 60%、10 年かけて 100%に定着） および福岡市人口の増減率（平成 47 年次にピーク）を乗じた。					
○事業の進捗状況					
全体進捗率 18.4% (平成 29 年度時点の決算額ベース)					
着工済み（平成 29 年 12 月まで） ・土木本体工事 ・出入口工事					
平成 30 年以降着手予定 ・駅舎等工事（軌道・電気・建築・設備等工事）					

＜事業の進捗の見込みの視点＞	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に必要な法手続きは全て完了しており、現在は早期開業を目指すし、土木本体工事を推進するとともに、駅出入口の工事や駅レイアウトの検討を進めている。</li> <li style="margin-left: 20px;">平成24年度 国庫補助事業採択 道路敷設許可 鉄道事業許可</li> <li style="margin-left: 20px;">平成25年度 工事施行認可 都市計画決定告示 環境影響評価書公告・縦覧 道路占用許可 河川占用許可 土木本体工事着手</li> <li>・用地の確保 出入口等に必要となる用地は確保済。</li> <li>なお、平成28年11月に発生した道路陥没事故により、一部区間の工事を中断していた。</li> <li>現在はナトム区間において、陥没した大断面トンネル部の再掘削工法等を決定し、地盤改良工事を実施すると共に、他の工区は安全を最優先に工事を進めている。</li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上位計画との関連</li> <li>「都市交通審議会答申第12号」及び「九州地方交通審議会答申第4号」、「福岡市新・基本計画」、「福岡市都市計画マスタープラン」、「福岡市交通基本計画」を始めとした各上位計画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べき重要な施策である。</li> </ul>
＜コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点＞	
<p>鉄道事業許可取得後の労務単価、資材価格の上昇、消費税率の引き上げ等により、事業費へ影響が生じていることから、工事の安全に影響しない範囲でのコスト縮減に努めている。</p>	
○概要図(位置図)	
○対応方針(評価結果のまとめ)	
<p>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、事業の必要性、進捗の見込み等について、それぞれ妥当性を確認したため、安全を最優先に工事を進め、事業を継続したい。</p>	
○事業評価監視委員会の結論・意見	
<p>委員会の意見，結論：事業を継続する。</p>	



○備考

※評価実施時期

平成 29 年度

※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

※評価の体制（有識者の委員会等）

福岡市公共事業再評価等監視委員会

再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】

事業主体【鉄道・運輸機構】

○事業概要							
概要	事業名	北海道新幹線 新函館（仮称）・札幌間		整備 区間	新函館（仮称）・札幌間		
	供用 年度	新規事業採択時	平成 48 年度 （建設期間：24 年間）		総事 業費	新規事業採択時	16,700 億円 （H23.4 価格）
		再評価時	平成 43 年度 （建設期間：19 年間）			再評価時	16,700 億円 （H23.4 価格）
		平成 27 年 1 月 14 日政府・与党申合せにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、5 年前倒しし平成 42 年度末の完成・開業を目指すこととされた。			変更なし		
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月）では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申（平成 4 年 6 月）においては、新たに「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）から地方主要都市までを概ね 3 時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成 23 年 12 月 26 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工 5 条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工 5 条件」が確認された後、平成 24 年 6 月に認可・着工された。						
	≪事業目的≫ 本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。	≪関連する政策目標≫ 第四次全国総合開発計画、運輸政策審議会答申、公共投資基本計画等により、人や物の広域的な交流の拡大及びその効率化を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークを整備する。					
○事業をとりまく社会経済状況等の変化				〔報告書 p2-1～47〕			
■経済情勢の変化	平成 23 年 3 月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成 26 年 4 月には消費税が 5%から 8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。						
■人口動態の変化	将来人口について新規事業採択時と比較したところ、北海道は大きな差はなかったが、青森県では人口減少が顕著であった。なお、首都圏については最新の推計値の方がやや上振れしている。						
■競合交通機関の整備状況	羽田空港の沖合展開事業による滑走路整備や成田空港の第 3 ターミナル（LCC 専用）の開業等により、新千歳空港の国内線の就航地や便数は増加傾向である。						
○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）							
評価項目				評価結果			
■利用者への効果影響	時間短縮効果		■主要区間の所要時間の短縮 [報告書 p3-1] ・東京駅～札幌駅の所要時間（最速達） 約 2 時間 45 分短縮（7 時間 44 分→5 時間 00 分）（想定） ・函館駅～札幌駅の所要時間（最速達） 約 2 時間短縮（3 時間 27 分→1 時間 27 分）（想定）				
	運賃・料金の変化		■主要区間の運賃の変化 [報告書 p3-1] ・東京駅～札幌駅の運賃・料金 26,820 円→25,180 円（想定） ・函館駅～札幌駅の運賃・料金 8,830 円→ 8,770 円（想定）				
	滞在可能時間の増加		■主要区間の滞在可能時間の増加 [報告書 p3-3] ・函館駅発の札幌駅での滞在可能時間 約 4 時間 10 分増加 ・札幌駅発の函館駅での滞在可能時間 約 4 時間 20 分増加				
■社会全体への効果影響	地域経済		■人的交流の活発化 [報告書 p3-7] 沿線地域の交流人口が増加（推計値） 北海道（道南除く）－東北地域（約 2.0 倍） 北海道（道南除く）－道南地域（約 1.3 倍）				

	経済波及効果	■生産性向上による生産額の増加 年間約 637 億円の増加（推計値）					[報告書 p3-8]	
	環 境	■環境負荷の低減 開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は 167,000t-CO2/年と推計される。					[報告書 p3-12]	
	安 全	■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消					[報告書 p3-13]	
■費用便益分析 [平成 29 年度価格] 計算期間 50 年	事業 全 体	費 用	12,687 億円			[貨幣換算した主な費用] 建設費、用地関係費、維持更新投資等		
		便 益	13,997 億円			[貨幣換算した主な便益] 利用者便益、供給者便益等		
		指 標	費用便益比 B/C	1.1	純現在価値 NPV	1,310 億円	経済的內部 収益率 EIRR	4.5 %
		上記分析の基礎とした需要推計 最新の交通サービス水準に基づき平成 43 年度以降を予測、 新函館北斗・札幌間の輸送密度：17,800 人キロ/日・km(開業後 50 年間の平均値)						[報告書 p4-2]
	残 事 業	費 用	「継続した場合」 12,687 億円			「中止した場合」 1,178 億円		
		便 益	「継続した場合」 13,997 億円			「中止した場合」 6 億円		
		指 標	費用便益比 B/C	1.2	純現在価値 NPV	2,482 億円	経済的內部 収益率 EIRR	5.0 %
		感度分析 結果	総需要（+10%）			総費用（+10%）		
			B/C 1.3、NPV 3,909 億円、EIRR 5.5%			B/C 1.1、NPV 1,374 億円、EIRR 4.5%		
	感度分析 結果	総需要（-10%）			総費用（-10%）			
B/C 1.1、NPV 1,055 億円、EIRR 4.4%			B/C 1.3、NPV 3,590 億円、EIRR 5.6%					
	中止した場合の状況	当該区間における部分開業は困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を想定						
その他	技術開発	■背面平滑型トンネルライニング工法（FILM 工法） ■背割式ラーメン高架橋の採用 ■開床桁の下側防音壁の検討					[報告書 p5-15] [報告書 p5-16] [報告書 p5-17]	
	コスト削減	■吹付コンクリートの材料の変更					[報告書 p5-17]	
	環境・景観保全	■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 ■生コン材料に高炉セメントを使用し環境負荷を低減 ■トンネル掘削湧水の処理方法の見直し					[報告書 p5-18] [報告書 p5-19] [報告書 p5-20]	

○事業の進捗の状況

〔報告書 p5-5〕

平成 30 年 2 月現在、トンネル区間の完成延長は約 6.0 km で、完成率（覆工率）は約 4%、明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成率は 0% となっている。

明かり区間に比べてトンネル区間の完成率が大きくなっているが、これは、明かり区間に比べて用地の確保が比較的容易かつ地質の状況で工事進捗が大きく変動するトンネル区間について、先行して施工を行ってきたためである。

現在、トンネル区間は残りの工事発注を進めている。また、明かり区間は平成 32 年度ごろからの工事発注に向け、概略設計および詳細設計を進めている。

<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性及び成立性

■関係主体の合意

関係する地方公共団体及び営業主体から事業継続の合意を得ている。

■関連事業の状況

新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。

■事業進捗の見込み

本線用地については、平成 30 年 2 月時点において約 5% を取得済みであり、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。土木工事については、トンネル区間の約 71% が契約済みであり、残りの工事の発注状況も含め、順調に進捗している。明かり区間は、工事発注に向けた地質調査・詳細設計等を順次進めている。

○対応方針（評価結果のまとめ）

〔報告書 p7-1〕

事業を継続する。

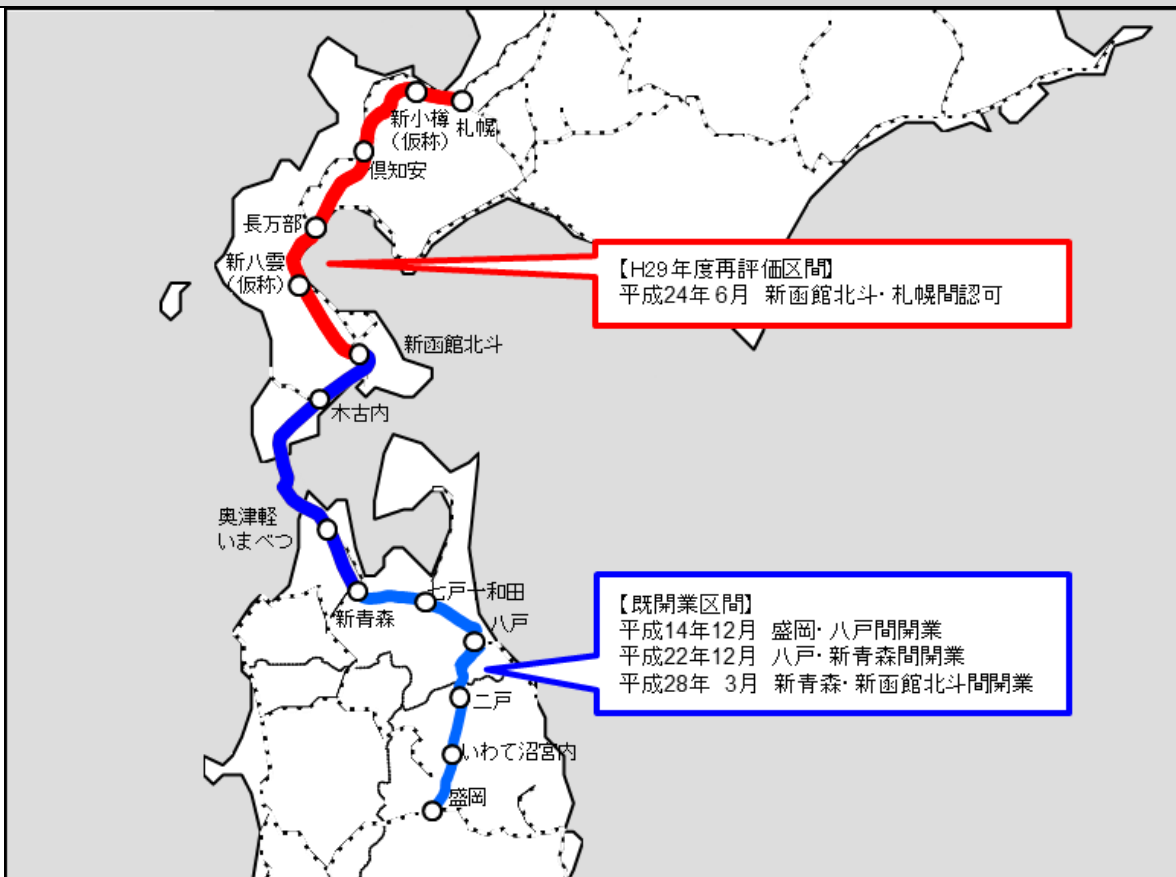
○その他（参考）

〔報告書 p5-23〕

平成 28 年 3 月に開業した北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の貸付料（収支改善効果）は、1.14 億円/年で設定されている。JR 北海道が平成 29 年 11 月に公表した「平成 28 年度の線区別の収支状況について」では、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は約 54 億円の営業損失となっている。新幹線開業により運行が廃止された海峡線や江差線は前年度に計約 37 億円の営業損失となっていることから、新幹線開業による直接的な収支改善効果としてはマイナス約 17 億円と考えられる。

今後も国土交通省と鉄道・運輸機構において、北海道新幹線等の収支状況を引き続き注視していく。

○概要図（位置図）



再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】

事業主体【鉄道・運輸機構】

○事業概要									
概要	事業名	北陸新幹線 金沢・敦賀間		整備 区間	金沢・敦賀間				
	供用 年度	新規事業採択時	平成 38 年度 (建設期間：14 年間)		総事業費	新規事業採択時	11,600 億円 (H23.4 価格)		
		再評価時	平成 35 年度 (建設期間：11 年間)			再評価時	11,800 億円 (H23.4 価格)		
		平成 29 年 10 月に工実施計画（その 2）認可の中で、工事の完了予定時期を平成 37 年度末から 3 年前倒しし、平成 34 年度末とした。		乗換利便性向上設備（敦賀駅、福井駅）の追加による増加。					
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月）では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申（平成 4 年 6 月）においては、新たに「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）から地方主要都市までを概ね 3 時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成 23 年 12 月 26 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工 5 条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工 5 条件」が確認された後、平成 24 年 6 月に認可・着工された。</p>								
	《事業目的》		《関連する政策目標》						
	本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。		第四次全国総合開発計画、運輸政策審議会答申、公共投資基本計画等により、人や物の広域的な交流の拡大及びその効率化を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークを整備する。						
○事業をとりまく社会経済状況等の変化				〔報告書 p2-1～46〕					
■経済情勢の変化		平成 23 年 3 月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成 26 年 4 月には消費税が 5%から 8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。							
■人口動態の変化		将来人口について新規事業採択時の平成 19 年推計と最新の平成 25 年推計を比較したところ、富山県・福井県は大きな差はなかったが、石川県及び首都圏では最新の推計値の方が上振れしている。							
■競合交通機関のサービス変化		認可時に前提とした平成 22 年 4 月と平成 29 年 3 月を比較すると、北陸新幹線沿線周辺の富山空港、小松空港では東京（羽田）便が北陸新幹線開業の影響により、便数が減少している。							
○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）									
評価項目				評価結果					
■利用者への 効果影響	時間短縮効果		<p>■主要区間の所要時間の短縮</p> <p>・東京駅～福井駅の所要時間（最速達） 約 20 分短縮（3 時間 14 分→2 時間 53 分）（想定）</p> <p>・大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達） 約 25 分短縮（2 時間 31 分→2 時間 4 分）（想定）</p>					〔報告書 p3-1〕	
	運賃・料金の変化		<p>■主要区間の運賃の変化</p> <p>・東京駅～福井駅の運賃・料金 14,660 円→15,530 円（想定）</p> <p>・大阪駅～金沢駅の運賃・料金 7,650 円→9,030 円（想定）</p>					〔報告書 p3-1〕	
	滞在可能時間の増加		<p>■主要区間の滞在可能時間の増加</p> <p>・東京駅発の福井駅での滞在可能時間 約 1 時間 00 分増加</p> <p>・福井駅発の東京駅での滞在可能時間 約 1 時間 30 分増加</p>					〔報告書 p3-3〕	
■社会全体への 効果影響	地域経済		<p>■人的交流の活発化</p> <p>沿線地域の交流人口が増加（推計値）</p> <p>福井県－富山県 (約 1.5 倍)</p> <p>北陸 3 県（富山、石川、福井）－大阪府 (約 1.1 倍)</p>					〔報告書 p3-5〕	

	経済波及効果	■生産性向上による生産額の増加 年間約 506 億円の増加 [報告書 p3-6]						
	環境	■環境負荷の低減 開業に伴う二酸化炭素 (CO2) の削減量は 45,000t-CO2/年と推計される。 [報告書 p3-10]						
	安全	■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消 [報告書 p3-11]						
■費用便益分析 [平成 29 年度価格] 計算期間 50 年	事業全体	費用	11,597 億円			[貨幣換算した主な費用] 建設費、用地関係費、維持更新投資等		
		便益	11,728 億円			[貨幣換算した主な便益] 利用者便益、供給者便益等		
		指標	費用便益比 B/C	1.0	純現在価値 NPV	131 億円	経済的內部 収益率 EIRR	4.1 %
		上記分析の基礎とした需要推計 最新の交通サービス水準に基づき平成 35 年度以降を予測、 金沢・敦賀間の輸送密度：20,700 人キロ/日・km(開業後 50 年間の平均値) [報告書 p4-2]						
	残事業	費用	「継続した場合」 11,597 億円			「中止した場合」 2,858 億円		
		便益	「継続した場合」 11,728 億円			「中止した場合」 355 億円		
		指標	費用便益比 B/C	1.3	純現在価値 NPV	2,634 億円	経済的內部 収益率 EIRR	5.7 %
		感度分析 結果	総需要 (+10%)			総費用 (+10%)		
			B/C 1.4、NPV 3,803 億円、EIRR 6.3%			B/C 1.2、NPV 1,785 億円、EIRR 5.0%		
		総需要 (-10%)			総費用 (-10%)			
B/C 1.2、NPV 1,464 億円、EIRR 4.9%			B/C 1.4、NPV 3,481 億円、EIRR 6.4%					
中止した場合の状況		当該区間における部分開業は困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を想定						
その他	技術開発	■背面平滑型トンネルライニング工法 (FILM 工法) [報告書 p5-18]						
	コスト削減	■吹付コンクリートの材料の変更 [報告書 p5-19] ■橋りょう下部工を並行する道路と一体構造で整備 [報告書 p5-19]						
	環境・景観保全	■中池見湿地 (ラムサール条約登録地) への配慮 [報告書 p5-20] ■河川環境への配慮 [報告書 p5-21] ■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 [報告書 p5-22]						

○事業の進捗の状況

[報告書 p5-4]

平成 30 年 2 月現在、トンネル区間の完成延長は約 6.8 km で、完成率（覆工率）は約 18% となっている。明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成延長は約 3.7km で、完成率は約 5% となっている。

明かり区間に比べてトンネル区間の完成率が大きくなっているが、これは、明かり区間に比べて用地の確保が比較的容易かつ地質の状況で工事進捗が大きく変動するトンネル区間について、先行して施工を行ってきたためである。

また、軌道、電気、建築、機械等の開業設備工事も順次発注する予定である。

<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性及び成立性

■関係主体の合意

関係する地方公共団体及び営業主体から事業継続の合意を得ている。

■関連事業の状況

新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。

■事業進捗の見込み

本線用地については、平成 30 年 2 月時点において 96% を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。

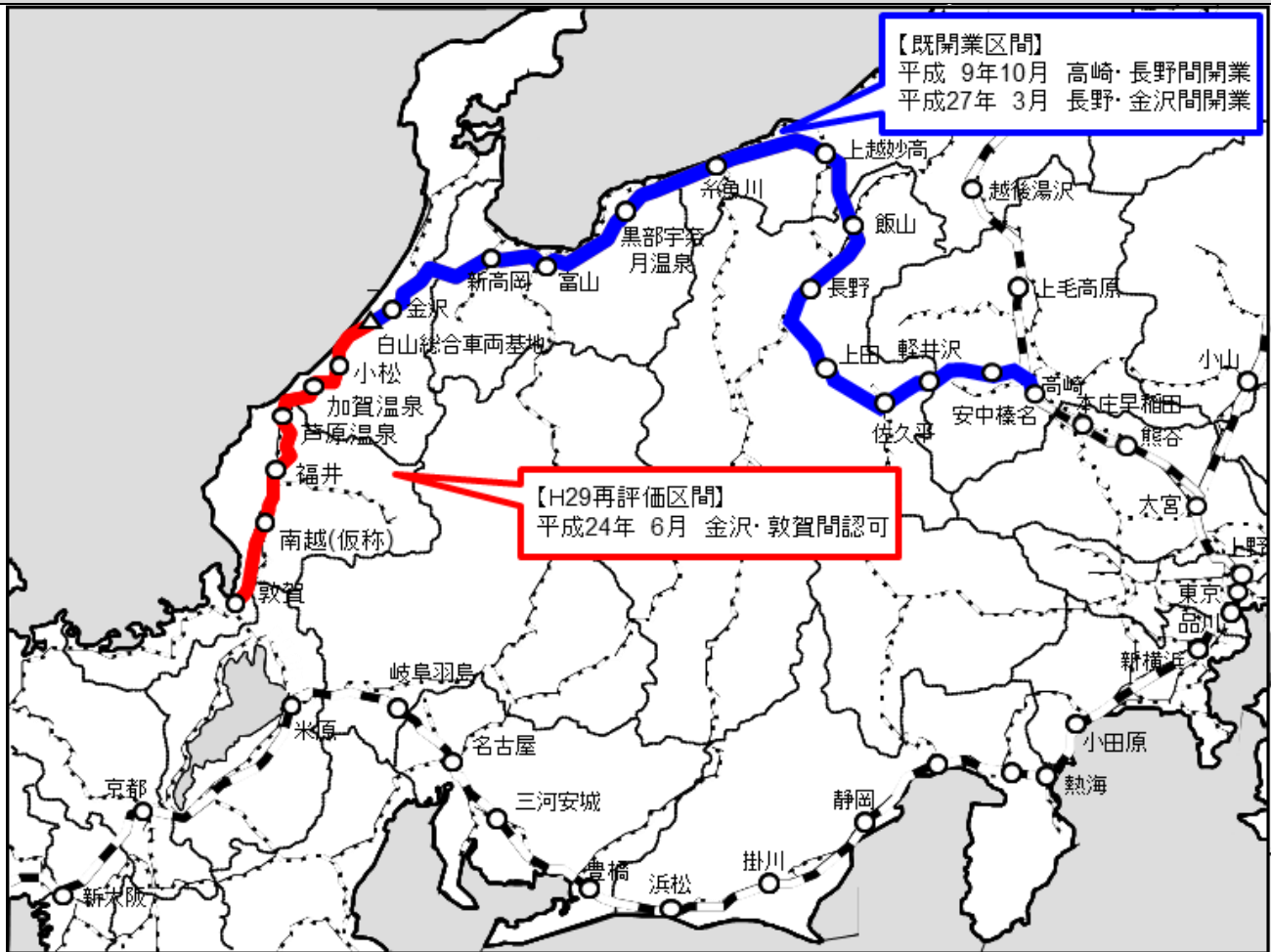
土木工事については、トンネル区間の 100%、明かり区間の約 97% が契約済みであり、急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、平成 31 年度末までに完了する見込みである。その後、平成 32 年度から軌道、建築や電気等の設備工事が主体となり、工事を進める予定である。

○対応方針（評価結果のまとめ）

[報告書 p7-1]

事業を継続する

○概要図（位置図）



**平成29年度に実施した完了後の事後評価結果一覧  
(平成30年3月現在)**

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(都市鉄道利便増進事業)

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)
阪神三宮駅改良事業 (H18～H24) 神戸高速鉄道株式会社	5年以内	130	<p>(改善措置の必要性) 費用便益分析の結果と、駅の安全性及び利便性が向上していることから判断して、都市鉄道等利便増進事業の主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、便益として計上しなかったその他の便益の結果から、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) 本事業のような駅改良事業の場合、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づいて算出する定量的な便益に加えて、安全性、利便性、快適性、バリアフリー対策など定量的に評価できない便益が多く発生するため、それらを適切に評価する手法が必要と考える。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(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)
椎名町駅総合改善事業 (H20～H24) 東長崎駅・椎名町駅整備株式会社	5年以内	22	<p>(今後の事後評価の必要性) 費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</p> <p>(改善措置の必要性) 鉄道利用者及び地域住民の利便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。</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) 費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理者費が負の要素としてしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)



(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)
隅田川駅鉄道貨物 輸送力増強事業 京葉臨海鉄道(株)	5年以内	42	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>①全体事業費 42億円、工期 平成21年度～平成24年度</p> <p>②貨物増加輸送トンキロ                      計画時 22,878万トンキロ/年(平成21年度)                      現在 30,825万トンキロ/年(平成28年度)</p> <p>B/C 2.3 (B:185億円、C:79億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>当該事業により、20両編成列車対応の着発線・コンテナホームの延伸、大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホーム拡幅とともに、機関車留置機能の整備等を行ったことにより、北海道向け、東北向け列車がそれぞれ2本新設され、大型コンテナの取扱個数が約122% (平成21年度→平成28年度) 増加するなどした結果、平成28年度では年間30,825万トンキロの輸送量の増強を実現している。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>CO2排出削減量: 約5.4万トン/年                      NOx排出削減量: 約61トン/年</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災(平成23年3月11日～)による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・円高下で進められた生産活動の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化と営業用ドライバーの労働環境の規制強化</li> <li>・物流効率化に伴う大型コンテナの取扱量増加</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配便取扱個数の増加</li> <li>・異常気象による自然災害の多発と度重なる大規模な輸送障害の増加</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再度の事業評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>特に改善措置の必要性はないが、列車運行経費の削減に努めることで、供給者便益の更なる向上につなげることが可能である。</p>	対応なし	京葉臨海鉄道(株) (管理部 高橋 正夫)

事後評価 総括表

【都市鉄道利便増進事業】

事業者名【神戸高速鉄道(株)】

○事業概要			
事業名	阪神三宮駅改良事業		
事業期間	2006（平成18）年3月 ～2013（平成25）年3月	総事業費	130億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》 阪神神戸三宮駅は神戸市内の東西を結ぶ主要幹線道路である中央幹線（国道2号、県道神戸明石線）直下に位置し、古く昭和8年より地下駅として営業していることもあり、駅改良工事前の駅施設は、地下駅の火災対策基準を満足していない等の課題を有していた。</p>		
	<p>《事業目的》 直接的な効果として、①駅機能の強化（駅の安全性及び利便性向上）、②交通結節機能の高度化、③駅東側地区の利便性向上であり、間接的な効果として④駅周辺開発の活性化を目的とする。</p>	<p>《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：Ⅷ 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>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>今般、日本では総人口の減少や少子高齢化の進行、大規模災害の多発、被害の甚大化、地方の過疎化が起きている。一方、海外に目を向けるとテロの頻発、東アジア情勢の緊迫化と不透明な先行きの中で、2009年3月の阪神なんば線開業、インバウンド効果、駅南街区の一部が開発されたこともあり、阪神神戸三宮駅の乗降人員は当初予想よりプラスに推移している。さらに駅改良事業に誘発されるように平成28年度から駅南街区が一部開発されており、神戸市三宮地区のターミナル駅としてその重要性が増している。</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	130億円	130億円	変化なし
工期	8年 (2005～2012年度)	8年 (2005～2012年度)	変化なし
乗降人員	101,760人／日 (2004年)	104,865人／日 (2016年)	2004年：駅南街区開発による6367人を含む。 2016年：駅南街区開発による174人を含む。

○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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神神戸三宮駅駅勢圏から徒歩による乗降客のうち、駅より東側の駅勢圏からのアクセスについて、東側改札口の新設によって既設西側改札口を利用するよりも駅へのアクセス時間が短縮された。</li> <li>・東側改札口の新設によって、ホームから改札に向かう距離が短くなり、ホームでの移動時間が短縮された。</li> <li>・下り線（姫路方面）と折り返し線の配線変更によって、従来は B1F コンコース経由で乗り換えていた上り線（梅田方面）列車と折り返し線列車（阪神神戸三宮駅始発列車）の乗換が、ホームを介して可能となり、乗換時間が短縮された。</li> <li>・ホームにエスカレーターが増設されることにより、階段を利用するよりも移動時間・移動抵抗が減少し、利便性が向上した。</li> </ul>				
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東改札口の新設により、駅へのアクセス（徒歩、他社の鉄道、バス他）、駅ホーム内の移動、配線変更による乗継時間及び到達時間の短縮、また、エスカレーター増設に伴う移動抵抗の減少等が発生し、乗客の利便性が大きく向上した。</li> <li>・エレベーターの設置による、利便性、快適性、安全性が向上した。</li> </ul>				
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東改札口の新設により駅南街区の一部である三宮ビル北館の開発が誘発され、周辺地域が活性化した。</li> </ul>				
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東改札口に接続する形で地下通路を、併せて道路上空に歩行者デッキを整備して3層ネットワークを構築でき、交通結節機能及び回遊性が向上した。</li> </ul>				
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに改札口を設けることによる、火災時の二方向避難経路の確保及び各居室の排煙設備設置により旅客安全性が向上した。</li> <li>・既設コンコース改良による円滑な旅客流動（西改札前通路及び西コンコース拡幅による混雑緩和、快適性向上）を実現した。</li> <li>・乗務員の車いす補助の軽減による労務面、安全面が向上した。</li> </ul>				
■費用便益分析 [2016年度価格] ・計算期間： 30年(50年)	費用	185.6億円(199.2億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費		
	便益	251.3億円(312.2億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮		
	指標	費用便益比 B/C	1.37 (1.57)	純現在価値 NPV：億円	67.7 (113.2)	経済的内部収益率 EIRR
■採算性分析		開業後の実績に基づき、平成29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、累積資金収支黒字転換年 黒字転換せず				
<p>●上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>事業完了後の実績に基づき、2017（平成29）年度以降を予測 阪神神戸三宮駅の乗降人員 104,865人/日（2016年（平成28）年実績値） 駅南街区の開発による乗降人員増 事業採択時：6367人、事後評価時：174人</p> <p>●費用便益比（B/C）について</p> <p>事後評価時の費用便益比（30年）が1.37であり、事業採択時（30年）2.61と比較して減少している。主な理由として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間評価値の減少（事業採択時39.0円/分→事後評価時35.5円/分）</li> <li>・駅南街区開発の進捗に伴う東改札乗降人員の減少（再評価時39,819人→事後評価時30,280人）</li> <li>・供給者便益における営業収入の減少（駅南街区開発の進捗による乗降人員増の減少による。再評価時：東改札口乗降人員6367人増、401万円/年→事後評価時：東改札口乗降人員174人、23万円/年）</li> </ul> <p>が考えられる。</p>						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
電力機器のLED化や節水型便器を採用して使用電力や使用水量を抑制し、地球的環境、局地的環境に配慮した。						

## ○事業を取り巻く社会経済情勢の変化

長らく不況と昨今の経済情勢の変化によって、駅南街区が一部しか開発されていないが、阪神なんば線の開業やインバウンド効果によって、阪神神戸三宮駅の乗降人員は当初予想よりプラスに推移している。今後は、駅南街区の開発によって東改札口の乗降人員が増加して営業収入も増加し、本事業の便益がさらに増える可能性がある。

## ○改善措置の必要性

費用便益分析の結果と、駅の安全性及び利便性が向上していることから判断して、都市鉄道等利便増進事業の主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、便益として計上しなかったその他の便益の結果から、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と考える。

## ○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

本事業のような駅改良事業の場合、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づいて算出する定量的な便益に加えて、「5.4 便益として計上しなかったその他の便益」でも述べた、安全性、利便性、快適性、バリアフリー対策など定量的に評価できない便益が多く発生するため、それらの便益を評価する指標の開発が必要と考える。

## ○事業評価委員会の結論・意見

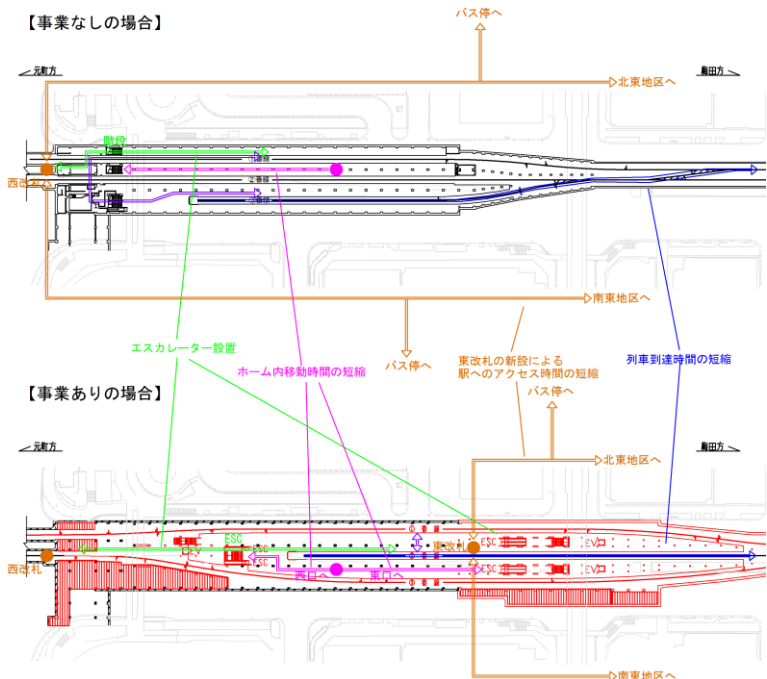
### <結論>

・「評価内容」並びに「改善措置は不要」及び「今後の事業評価の必要性はない」とする対応方針（案）は妥当と判断する。

### <意見>

- ・B/Cの値が事業採択時評価、再評価時と比較して低くなっている理由を記載すること。
- ・定量的に評価していない安全性、バリアフリー化、環境配慮の効果の発揮について記載すること。
- ・総括表の「事業の効果の発現状況」欄にも駅南街区の開発による乗降人員増が当初想定より少なくなっていることについて記載すること。

## ○概要図



## ○備考

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）」

デ ー タ 出 典：阪神電鉄株資料

評価実施時期：2017年度

事後評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体【東長崎駅・椎名町駅整備株式会社】

○事業概要					
事業名	椎名町駅総合改善事業		整備区間	西武鉄道池袋線 椎名町駅	
供用年度	平成 24 年度（建設期間：平成 20～24 年度）		総事業費	22.5 億円	
○事業の目的・必要性					
<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>椎名町駅は、周辺道路が狭路で駅前広場も整備されておらず、アクセスに不自由が生じていた。また、駅構内はバリアフリー化されておらず、利用者の安全な通行の確保が課題となっていた。駅に隣接する踏切は「開かずの踏切※」となっており、南北地域の往来に支障をきたしていた。このため、鉄道利用者及び地域住民から早急な改善が求められていた。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>本事業は、駅前広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化、バリアフリー化等鉄道駅の改善を実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、鉄道による地域分断の解消等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図る。</p> <p>※開かずの踏切：ピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の踏切</p>					
○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	22.0 億円		22.5 億円		南側階段の増設による
工期	4 年		5 年		東日本大震災の影響による
乗降人員	18,912 人/日（開業時） 18,912 人/日（開業 5 年目）		18,027 人/日（開業時）平成 24 年度 19,573 人/日（開業 5 年目）平成 28 年度		
○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況					
1) 事業効率					
■費用対便益 [平成 29 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
費用	31.8 億円 (31.8 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
便益	42.4 億円 (49.3 億円)	貨幣換算した主要な便益：踏切待ち時間便益、移動距離抵抗低減便益 等			
費用便益比 B/C	1.33 (1.55)	純現在価値 NPV	10.6 億円 (17.5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.25% (7.25%)
平成 29 年度以降は、乗降人員が平成 28 年度値で推移すると予測。19,573 人/日（平成 28 年度実績値）					
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>・南北自由通路整備による踏切の待ち時間の解消</li> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター整備による移動抵抗低減</li> <li>・ホームの 10 両化による遅延軽減</li> </ul>				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路整備により、エスカレーター及びエレベーターが設置され、駅前広場が整備されたことで、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・駅前広場の整備により違法駐輪が減少</li> </ul>				
○社会経済情勢の変化					
<p>椎名町駅周辺の夜間人口は、新規採択時（平成 19 年）を基準として、供用時（平成 24 年）、現況（平成 29 年）と時点比較すると、4%、13%と増加している。また、豊島区内の従業人口は、リーマンショックや東日本大震災の影響から平成 21～24 年まで微減だが、供用時（平成 24 年）以降増加傾向に転じている。以上の要因により、輸送人員が増加していると想定される。</p>					

## ○改善措置の必要性

鉄道利用者及び地域住民の利便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。

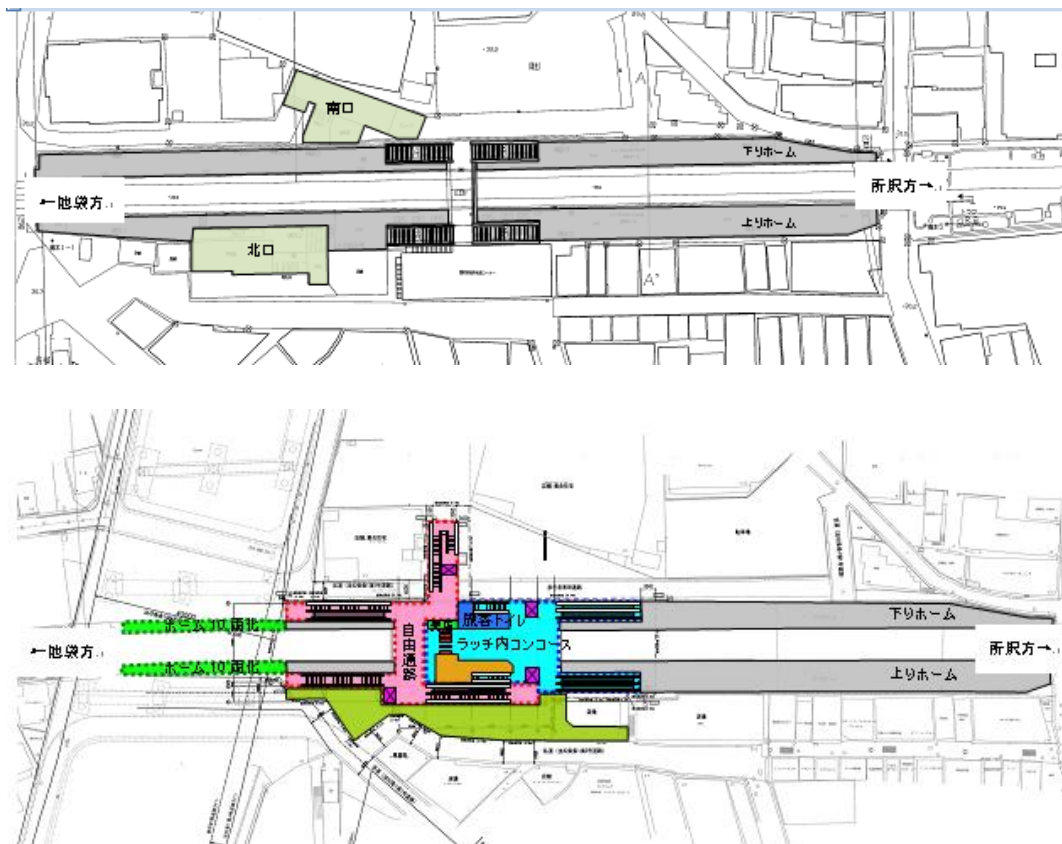
## ○今後の事後評価の必要性

費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。

## ○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

費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、負の要素としてしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。

## ○概要図（位置図）



## ○備考

総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費、駅前広場整備費等の都市側事業とホーム改良等の鉄道負担工事も含めたものとしている。

※評価実施年度：平成 29 年度

※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 改訂版」「大都市交通センサス H27」「毎月勤労統計調査地方調査 H28」「西武鉄道輸送統計」「踏切道実態調査 H26」「平成 26 年度経済センサス」「町丁別の世帯と人口（H29 年豊島区）」「住民基本台帳人口（H29 年新宿区）」

（ ）は 5 0 年で計算

## 事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業】

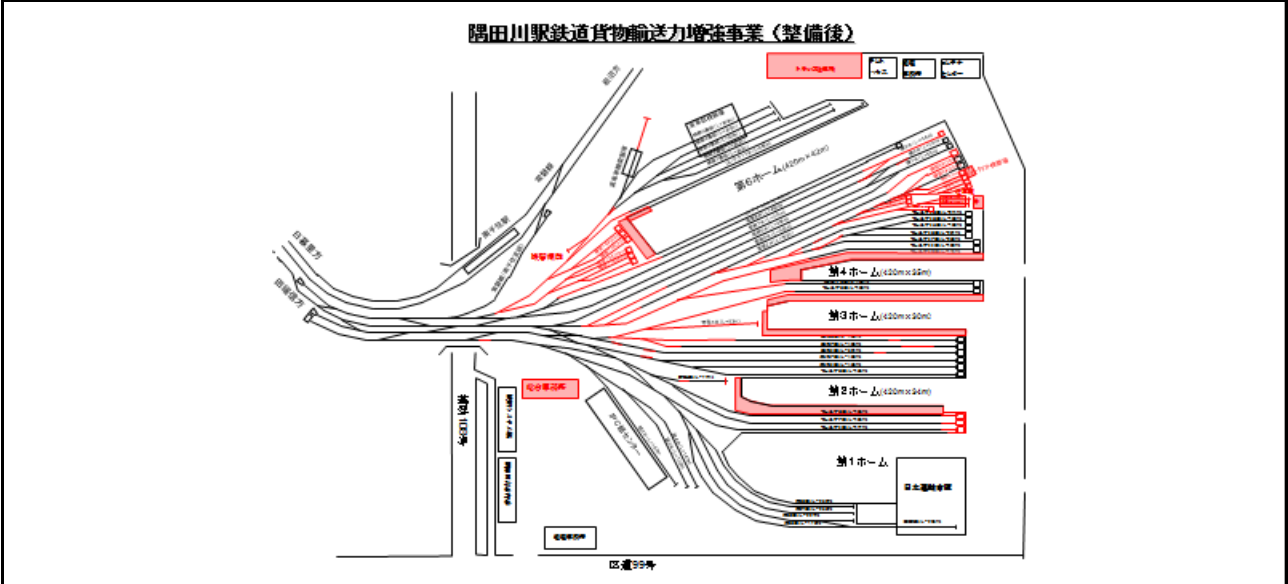
事業社名【京葉臨海鉄道株式会社】

○事業概要			
事業名	隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業	整備区間	常磐線隅田川駅
事業期間	平成21年7月8日（補助金交付決定）～ 平成25年3月16日（開業）	総事業費	約4.2億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫ 北海道・東北・北陸地区～関東地区間における鉄道貨物輸送の玄関口である隅田川駅は、明治30年の開業以来の車扱中心の駅設備の構造が変わっていったなかったため、20両編成のコンテナ列車や大型コンテナの取扱拡大が制限されていたうえ、同駅発着列車と機関車回送列車が隅田川～田端間の単線区間を共用しており、輸送力の増強が困難な状況にあった。</p> <p>環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送への当該区間でのモーダルシフト促進のため、20両編成列車対応の着発線・コンテナホームの延伸、需要増加が見込まれる大型コンテナ取扱対応のためのコンテナホーム拡幅とともに、機関車留置機能の整備等を行うこととした。これらの結果、18両編成列車の20両化や、従来難しかった有効時間帯における列車の増発、大型コンテナの取扱強化等が図れるようになり、今後の増送ニーズへの対応や既存顧客へのサービスアップを図ることとした。</p>		
	<p>≪事業目的≫ 隅田川駅始終着列車の増発、増結並びに大型コンテナの取扱拡大を実現させる。</p>	<p>≪関連する政策目標≫ 鉄道による貨物輸送トンキロ2012年度187億トンキロ→2020年度221億トンキロ（交通政策基本計画）</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災（平成23年3月11日～）による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・円高下で進められた生産活動の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化と営業用ドライバーの労働環境の規制強化</li> <li>・物流効率化に伴う大型コンテナの取扱量増加</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配便取扱個数の増加</li> <li>・異常気象による自然災害の多発と大規模な輸送障害の増加</li> </ul>			
○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
総事業費	約4.6億円	約4.2億円	線路切換工事の工夫等により事業費を削減した。
輸送量 （コンテナ、 全国）	1.86億トンキロ	1.97億トンキロ	景気回復や、トラックドライバー不足等を受けたモーダルシフトの追い風を受け、施した営業施策の効果もあり、全体として輸送量が増加した。
運輸収入 （コンテナ、 全国）	1,029億円	1,114億円	輸送量の増に伴い運輸収入も増加した。

○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		貨物増加輸送トンキロ（実績分）【隅田川駅⇄各地】 計画時（新規採択時） 228,780千トンキロ/年（平成21年度） 現在（平成28年度） 308,250千トンキロ/年（平成28年度） 輸送力の増強：約79万トン/年 輸送量（輸送力×積載率）：約50万トン/年 CO <sub>2</sub> 排出削減量：約5.4万トン/年 （新規事業採択時：約3.4万トン/年） NO <sub>x</sub> 排出削減量：約61トン/年 （新規事業採択時：約34トン/年）					
■社会全体への効果影響	住民生活						
	地域経済						
	地域社会						
	環境						
安全							
■費用便益分析 計算期間：30年 (50年)	費用	79億円（117億円）					
	便益	185億円（218億円）					
	指標	費用便益比 B/C	2.34 (2.15)	純現在価値 NPV	106億円 (117億円)	経済的内部 収益率EIRR	16.98 (16.37)
	新規事業採択時評価からの数値の変化 主なもの						
	基礎要因	新規事業採択時評価	事後評価		変化とその要因		
	総事業費	約46億円	約42億円		前出		
	CO <sub>2</sub> 排出量削減による地球環境改善便益	約21百万円/年	約157百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける原単位の見直し及び列車体系の変更による		
	NO <sub>x</sub> の排出量削減による局所的環境改善便益	約8百万円/年	約14百万円/年		列車体系の変更による		
	交通事故損失額	約17百万円/年	約65百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける交通事故損失額の算定式における各係数の見直し及び列車体系の変更による		
	走行時間短縮便益	約△15百万円/年	約497百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける「時間評価値」の見直し及び列車体系の変更による		
走行経費減少便益	約460百万円/年	約713百万円/年		平成28年度実勢運賃への見直し及び列車体系の変更による			
積載率	50～70%（想定）	48～95%（実績）		積載率を実績値に置き換えたことによる			
■採算性分析	単年度営業収支黒字転換年：1年 累積資金収支黒字転換年：30年						



○概要図（位置図）



○備考

参考文献:①鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版 一般財団法人運輸政策研究機構発行  
②主要荷主の運賃・倉庫料金の実態37回改訂版平成29年2月調査 カーゴニュース発行

## 評価手続中事業（平成29年度評価）の再評価について

### 【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		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
整備新幹線整備事業	補助事業		1								1
合 計		0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

（注1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（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（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（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

評価手続中事業（平成29年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】  
 【整備新幹線整備事業】  
 （補助事業）

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		費用の内訳						
九州新幹線 (武雄温泉・長崎 間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸 施設整備支援機構	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)		