

令和4年3月31日
国土交通省鉄道局

令和4年度予算及び令和3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、令和4年度予算及び令和3年度予算において新たに事業費を予算化する事業等につきまして、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03-5253-8556
総務課企画室	直通03-5253-8542

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価について (令和4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	補助事業等	42
合計		42

令和4年度予算に向けた再評価について (令和4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		中止	評価手続中
								うち見直し継続			
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	0	1	0	2	0	3	3	0	0	0
合計		0	1	0	2	0	3	3	0	0	0
総計		0	1	0	2	0	3	3	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 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(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

令和3年度に実施した完了後の事後評価について (令和4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	0	0	3	0	0	3	0
総計		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

令和4年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (令和4年3月時点)

【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(新線建設)))

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	
		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 (新線建設) 有楽町線(豊洲駅~住吉駅) 東京地下鉄株式会社	2,690	2,656	<p>【内訳】 時間短縮便益:1,537億円 等</p> <p>【主な根拠】 ■豊洲地区および臨海副都心地域へのアクセス改善 【都区部東部の観光拠点-臨海副都心】 ・押上(スカイツリー前)-豊洲の所要時間 :7分短縮(23分→16分)</p> <p>【東京圏北部地域-臨海副都心】 ・春日部-豊洲の所要時間 :12分短縮(70分→58分)</p> <p>■運賃の低減 【東京圏東部地域-臨海副都心】 ・西船橋-豊洲の運賃 :193円低減(476円→283円)</p>	1,889	<p>【内訳】 建設費:1,797億円 車両費:92億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・遅延や強風・台風時等の都心~千葉方面間におけるリダンダンシー効果の向上 ・特定都市再生緊急整備地域や特区の地域ポテンシャルの向上 ・訪日外国人等の都市内周遊行動への寄与 	<p style="text-align: center;">鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)</p>

<p>地下高速鉄道整備事業 (新線建設) 南北線(白金高輪駅～品川駅) 東京地下鉄株式会社</p>	<p>1,310</p>	<p>1,579</p>	<p>【内訳】 時間短縮便益:901億円 等</p> <p>【主な根拠】 ■都心業務地区間の結節強化 【リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅 一六本木等の都心部】 ・品川一六本木一丁目の所要時間 10分短縮(19分→9分) ・品川一溜池山王の所要時間 2分短縮(14分→12分)</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅 周辺地区一六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区一六本木一丁目の所 要時間 3分短縮(35分→32分)</p> <p>■運賃の低減 【リニア中央新幹線の始発駅となる品 川駅 一六本木等の都心部】 ・品川一六本木一丁目の運賃 157円低減(325円→168円)</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅 周辺地区一六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区一六本木一丁目の運 賃 157円低減(325円→168円)</p>	<p>924</p>	<p>【内訳】 建設費:902億円 車両費:22億円</p>	<p>1.7</p>	<p>・赤坂等の都心業務地区と高速交通ターミナルの 品川駅へのリダンダンシーの確保 ・都心業務地区間の結節強化による特区地域の業 務集積ポテンシャル向上 ・訪日外国人等の都市内周遊行動への寄与</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)</p>
---	--------------	--------------	---	------------	--	------------	--	---------------------------------------

(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)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
<p>地下高速鉄道整備事業 (浸水対策) 東西線 醍醐駅、太秦天神川 駅 京都市交通局</p>	<p>0.1</p>	<p>浸水対策</p>	<p>京都市水害ハザードマップにおいて、新たに推進想定が50cm以上となった駅の出入口に止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)</p>

(幹線鉄道等活性化事業(地域公共交通計画事業))

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	
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
南阿蘇鉄道・豊肥本線接続強化事業 南阿蘇鉄道株式会社	4.2	4.8	【内訳】 利用者便益 4.5億円 供給者便益 0.3億円 【主な根拠】 JR豊肥本線への直通乗り入れ開始後の利用者の増加数 開業1年目(乗入本数 朝夕各1往復) 62人/日 開業2年目(乗入本数 朝夕各2往復) 125人/日	4.3	【内訳】 建設費等 3.6億円 再投資費 0.7億円	1.1	阿蘇くまもと空港の最寄り駅である肥後大津駅まで乗り入れることで、阿蘇地域へのアクセスが向上し、観光客の来訪増加や周辺地域の活性化など、多様な効果が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口 芳郎)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
東北本線 紫波中央駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	3.5	エレベーター	本駅周辺地域の開発等に合わせた地域からのバリアフリー化の要請に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
奥羽本線 大館駅 次世代ステーション創造事業 東日本旅客鉄道株式会社	3.0	エレベーター	本駅が所在する大館市では、高齢者や身体・知的障害者等の移動制約者が微増傾向にあるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
リアス線 宮古駅 次世代ステーション創造事業 三陸鉄道株式会社	5.0	エレベーター	本駅が所在する宮古市は、更なる高齢化やシニア就業者の増加、障害者の社会促進が見込まれるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

あいの風とやま鉄道線 呉羽駅 次世代ステーション創造事業 あいの風とやま鉄道株式会社	3.8	エレベーター	本駅北側地区の宅地開発や駅前広場整備等に伴い設置される新改札口に対する地域からのバリアフリー化の要請に基づき、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
--	-----	--------	--	-----------------------------

(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
防災対策事業 (函館線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.58	落石等対策	沿線に海岸がある路線のため、護岸壁の整備を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、海岸への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・護岸壁の整備を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
防災対策事業 (予讃線、徳島線、予土線) 四国旅客鉄道株式会社	2.2	落石等対策	国道が隣接している路線または沿線に海岸がある路線のため、落石防止対策または護岸壁の整備を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・落石防止対策または護岸壁の整備を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
防災対策事業 (筑肥線、日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	0.50	落石等対策	国道が隣接している路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (千歳線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業 (小田原線) 小田急電鉄株式会社	2.6	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (東横線) 東急電鉄株式会社	1.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (相模原線) 京王電鉄株式会社	3.9	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であり、緊急輸送道路と交差・並走する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (本線) 京浜急行電鉄株式会社	1.3	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (いずみ野線) 相模鉄道株式会社	0.66	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (宝塚線、神戸線) 阪急電鉄株式会社	4.4	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (豪雨対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
豪雨対策事業 (南北線) 仙台市交通局	0.99	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	1.8	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (神戸線) 阪急電鉄株式会社	0.87	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (高野線) 南海電気鉄道株式会社	0.84	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業 (予讃線、土讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.51	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (浸水対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
浸水対策事業 (埼玉高速鉄道線) 埼玉高速鉄道株式会社	0.06	浸水対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人の線区であるため、駅出入口等の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (踏切対策))

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)
踏切保安設備整備事業 (秋田内陸線) 秋田内陸縦貫鉄道株式会社	0.46	踏切保安設備	自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (常総線) 関東鉄道株式会社	0.27	踏切保安設備	複線以上の区間や自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (上毛線) 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に幼稚園又は小学校等がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (池袋線、新宿線、多摩湖線) 西武鉄道株式会社	0.76	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (新京成線) 新京成電鉄株式会社	0.18	踏切保安設備	一時間の鉄道交通量が多く、かつ、一日当たりの踏切自動車交通遮断量も多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (京王線) 京王電鉄株式会社	0.57	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

踏切保安設備整備事業 (東急多摩川線、池上線、東横線) 東急電鉄株式会社	1.8	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	0.37	踏切保安設備	一時間の鉄道交通量が多く、かつ、一日当たりの踏切自動車交通遮断量も多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (大阪線、名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	0.02	踏切保安設備	災害発生時に円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要のある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、交通の円滑化に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、災害時の踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (石山坂本線、京津線) 京阪電気鉄道株式会社	0.13	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (水間線) 水間鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があり、また、災害発生時に円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要のある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止及び交通の円滑化に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故の防止及び交通の円滑化を図ることにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (粟生線、三田線) 神戸電鉄株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (本線) 阪神電気鉄道株式会社	0.34	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設があることや、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業 (加太線) 南海電気鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

踏切保安設備整備事業 (予讃線、土讃線、高德線、 徳島線) 四国旅客鉄道株式会社	0.04	踏切保安設備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
---	------	--------	--	-------------------------

(鉄道施設総合安全対策事業 (ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
西名古屋港線 荒子駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅は総合病院の最寄り駅となっており、傷病者や高齢者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
西名古屋港線 小本駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅は養護学校の最寄り駅となっており、障がい者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
西名古屋港線 南荒子駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	本駅はサービス付き高齢者向け住宅及び児童デイサービスの最寄り駅となっており、高齢者や障がい者への配慮が求められるところ、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

新規事業採択時評価 総括表

【都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業）】

事業社名【東京地下鉄株式会社】

○事業概要			
事業名	有楽町線（豊洲駅～住吉駅）	整備区間	豊洲～住吉間（建設キロ 約4.8km）
開業年度	2030年代半ば	総事業費	2,690億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>平成28年の交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿のひとつとして「国際競争力の強化に資する都市鉄道」が示され、その実現に向けた取組が期待されている。また、同答申において、有楽町線延伸区間（豊洲～住吉間）は、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトとして、国際競争力の強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上および東西線等の混雑緩和に資する路線であると位置付けられた。</p> <p>その後、国土交通省鉄道局が実施した調査「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査（平成31年3月）」においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示された。</p> <p>令和3年の交通政策審議会第371号答申において、交通政策審議会第198号答申での位置づけや国土交通省が実施した調査結果（平成31年3月）を踏まえ、有楽町線延伸の方向性について、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」と提示した。</p> <p>交通政策審議会第198号答申および第371号答申をうけ、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上を図ることにより国際競争力の強化へ貢献すること、また、東西線等の混雑緩和により利用者の利便性向上に寄与することを、本事業の目的とする。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <p>（1）国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上を図ることによる国際競争力強化への貢献</p> <p>（2）東京メトロ東西線等の混雑緩和による利用者の利便性の向上</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿：国際競争力の強化に資する都市鉄道の整備（交通政策審議会第198号答申） アジアヘッドクォーター特区における臨海副都心地区の将来像：地下鉄8号線の延伸などによる東京都心部へのアクセス機能等の強化など（アジアヘッドクォーター特区内ビジョン、アジアヘッドクォーター特区地域協議会） 国際競争拠点都市整備事業における構想：交通利便性や業務機能の集積の程度が高く、経済活動が活発な国際的ビジネスの拠点となる地域を形成し、大都市の国際競争力の強化を図る（特定都市再生緊急整備地域を対象とした補助事業、国土交通省） 戦略9 都市の機能のさらに高める戦略（公共交通ネットワークの更なる充実）：東京8号線の延伸（有楽町線）（「未来の東京」戦略 令和3（2021）年3月、東京都） 戦略4 サステナブルな都市・交通ネットワークを充実：地下鉄8号線延伸（「東京ベイeSGプロジェクト」（Version1.0）令和3（2021）年4月、東京都） <p>・東京圏の都市鉄道が目指すべき姿：豊かな国民生活に資する都市鉄道（交通政策審議会第198号答申）</p>	
○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	<p>■豊洲地区および臨海副都心地域へのアクセス改善</p> <p>【都区部東部の観光拠点－臨海副都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> 押上（スカイツリー前）－豊洲の所要時間：7分短縮（23分→16分） <p>【東京圏北部地域－臨海副都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> 春日部－豊洲の所要時間：12分短縮（70分→58分） <p>■運賃の低減</p> <p>【東京圏東部地域－臨海副都心】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西船橋－豊洲の運賃：193円低減（476円→283円） 	<p>本事業により、目的（1）国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上が達成される。</p>	
	<p>■東京メトロ東西線やJR京葉線の混雑緩和が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京メトロ東西線「木場→門仲仲町」：ピーク1時間あたりの混雑率が19ポイント低減 JR京葉線「葛西臨海公園→新木場」：ピーク1時間あたりの混雑率が12ポイント低減 	<p>本事業により、目的（2）東京メトロ東西線等の混雑緩和による利用者の利便性の向上が達成される。</p>	
■供給者への効果・影響	<p>■有楽町線の利用者増加が期待される。</p> <p>■東京メトロの他路線において有楽町線への転移が生じる。</p> <p>■混雑路線における輸送力増強施策の緊急性が低下することが期待される。</p>		
<p>交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「豊かな国民生活に資する都市鉄道：混雑の緩和」が設定されており、本事業による貢献が期待される。</p>			

■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ■遅延や強風・台風時等の都心～千葉方面間におけるリダンダンシー効果の向上 ・都心と千葉方面を結ぶ放射路線を相互に結節するため、遅延や強風・台風時等には利用者に対して代替経路の提供が可能となり、東京圏の鉄道ネットワークのリダンダンシー効果を高められる可能性がある。 	交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「信頼と安心の都市鉄道」が設定されており、本事業による貢献が期待される。
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ■特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区のアジアヘッドクォーター特区に含まれる豊洲地区の地域ポテンシャルが高まる。 ■新駅周辺の交通利便性を高めることから、東京への事業進出を望む海外等の企業にとっての事業進出可能性をより拡大させることになり、国際競争力強化に資する鉄道プロジェクトとして、国際都市東京の発展への貢献が期待される。 	本事業により、目的(1)における国際競争力の強化へ貢献することが期待される。
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ■訪日外国人等の都市内周遊行動に着目すると、臨海副都心地域、豊洲市場、東京スカイツリーなどの国際的な観光拠点を直線的に結ぶ効果等により、沿線の活性化に寄与することが期待される。 	本事業により、目的(1)における国際競争力の強化へ貢献することが期待される。
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ■本事業により、自動車利用者が鉄道利用に転換することで、CO₂排出量が2,298トン/年、Nox排出量が10トン/年削減されることが期待される。 	交通政策審議会第198号答申において、「輸送量当たりの二酸化炭素排出量やエネルギー消費量が少ない鉄道のより一層の利用促進を図る」と記載されており、本事業による貢献が期待される。
	安全	<ul style="list-style-type: none"> ■本事業により、自動車利用者が鉄道利用に転換することで、道路交通事故が削減されることが期待される。 	交通政策基本法(平成25年12月4日法律第92号)第7条において「交通の安全の確保」が記載されており、本事業による貢献が期待される。

○費用便益分析

計算期間：30年 (50年)	費用	1,889億円 (1,902億円)	貨幣換算した費用： 建設費(建設費、車両費)				
	便益	2,656億円 (3,101億円)	貨幣換算した便益： 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値				
	指標	費用便益比 B/C	1.41 (1.63)	純現在価値 NPV	767億円 (1,198億円)	経済的内部 収益率EIRR	6.1% (6.5%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 1.56(1.81) NPV 1,050億円(1,550億円) EIRR 6.7%(7.2%)		B/C 1.29(1.48) NPV 594億円(1,009億円) EIRR 5.5%(6.0%)		B/C 1.36(1.56) NPV 669億円(1,064億円) EIRR 5.7%(6.2%)	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C 1.26(1.45) NPV 484億円(847億円) EIRR 5.3%(5.9%)		B/C 1.55(1.81) NPV 940億円(1,388億円) EIRR 6.7%(7.2%)		B/C 1.46(1.69) NPV 688億円(1,317億円) EIRR 6.4%(6.9%)		

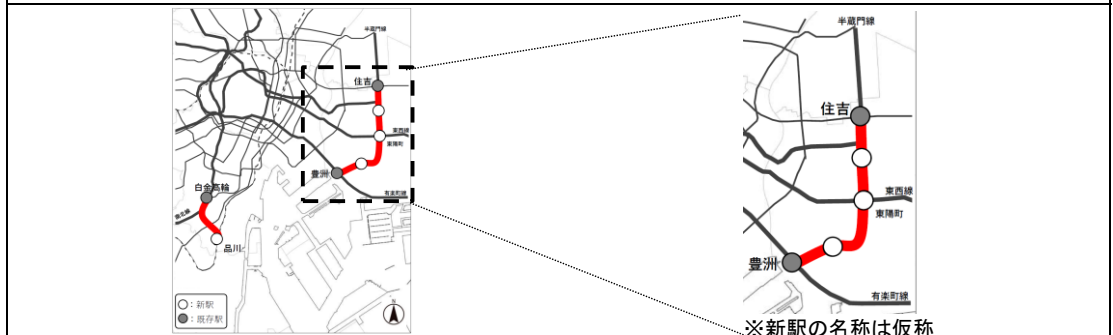
○採算性分析

単年度営業収支黒字転換年14年、累積資金収支黒字転換年40年
上記分析の基礎とした需要予測 豊洲駅～住吉駅 30.3万人/日(需要定着年次2040年度)

○事業の実施環境の評価

事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 ・交通政策審議会第371号答申を受け、国土交通大臣と東京都知事の面談において「国と都が連携して答申に基づき必要な取組を進めていく」とされるとともに、国と東京都の間で合意 ■法手続きの状況 ・東京メトロにおいて環境影響評価および都市計画決定に向けた手続きが進められている。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 ・交通政策審議会第198号答申において、国際競争力の強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上や東西線等の混雑緩和に資する路線であると位置付けられた。 ・交通政策審議会第371号答申において、有楽町線延伸の方向性について、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」と提示された。

○概要図(位置図)



○評価結果のまとめ

○事業の目的(ミッション)の達成に関する評価

有楽町線延伸区間(豊洲～住吉間)の整備により、以下の効果・影響により、事業目的(1)国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部地域とのアクセス利便性の向上を図ることによる国際競争力強化への貢献および事業目的(2)東京メトロ東西線等の混雑緩和による利用者の利便性の向上が達成されると評価される。

○事業による効果・影響

利用者への効果・影響については、「豊洲地区および臨海副都心地域へのアクセス改善」や「東京メトロ東西線(木場→門前仲町等)やJR京葉線(葛西臨海公園→新木場等)の混雑緩和」が図られる等、利用者の利便性向上への寄与等が期待される。供給者への効果・影響については、有楽町線の利用者増加等が期待される。社会全体への効果・影響については、特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区のアジアヘッドクォーター特区に含まれる豊洲地区のポテンシャル向上への寄与等、国際競争力強化へ貢献することが期待される。

○費用便益分析による評価

費用便益分析では、需要10%減を前提とした場合においても、B/C:1.41(1.35～1.58:社会経済条件の変化を想定した人口の下位条件～上位条件の結果)、NPV:767億円(665～1,089億円)、EIRR:6.1%(5.8～6.8%)となり、評価三指標が社会経済的に有益とされるB/C \geq 1.0、NPV \geq 0、EIRR \geq 4%を満たすため、新型コロナウイルス流行による交通需要の減少や社会経済条件の変化を想定した人口の変化を加味しても、社会的効率性の観点から、有益な事業と評価される。

○採算性分析による評価

収支採算性分析では、需要10%減を前提とした場合においても、地下鉄高速鉄道整備事業の補助を前提とした場合、単年度営業収支は14年で黒字転換、累積資金収支は40年で黒字転換する結果となり、新型コロナウイルス流行等による交通需要の減少を加味しても、事業持続性の観点から、有益な事業と評価される。

○事業の実施環境の評価

関係主体の合意や法手続きの進展がみられている。また、事業の成立性については、交通政策審議会第198号答申における本路線の位置づけや、交通政策審議会第371号答申で提示された「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」を踏まえると、事業の実施環境は良好であると評価される。

○備考

※評価における想定供用開始年度:2034年度

※評価の過程で使用した主なデータ、文献等

- ・国勢調査(平成27年)
- ・東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)
- ・大都市交通センサス(平成27年)
- ・全国幹線旅客純流動調査(平成27年)
- ・国際航空旅客動態調査(平成25年)
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版
- ・国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口(平成30(2018)年推計)

新規事業採択時評価 総括表

【都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業）】

事業社名【東京地下鉄株式会社】

○事業概要			
事業名	南北線（白金高輪駅～品川駅）	整備区間	品川～白金高輪間（建設キロ 約2.5km）
開業年度	2030年代半ば	総事業費	1,310億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》 平成28年の交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿のひとつとして「国際競争力の強化に資する都市鉄道」が示され、その実現に向けた取組が期待されている。また、同答申において、南北線延伸区間（品川・白金高輪間）は、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上に資する路線であると位置付けられた。 その後、国土交通省鉄道局が実施した調査「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査（平成31年3月）」においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示された。 令和3年の交通政策審議会第371号答申において、交通政策審議会第198号答申での位置づけや国土交通省が実施した調査結果（平成31年3月）を踏まえ、南北線延伸の方向性について、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」と提示した。 交通政策審議会第198号答申および第371号答申をうけ、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上を図ることにより国際競争力の強化への貢献することを、本事業の目的とする。</p>		
	<p>《事業目的》 ・六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上を図ることによる国際競争力強化への貢献</p>	<p>《関連する政策目標》 ・東京圏の都市鉄道が目指すべき姿：国際競争力の強化に資する都市鉄道の整備（交通政策審議会第198号答申） ・アジアヘッドクォーター特区における品川駅・田町駅周辺地域の将来像：都心部等の拠点との連携強化（アジアヘッドクォーター特区内ビジョン、アジアヘッドクォーター特区地域協議会） ・国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区における構想：交通利便性や業務機能の集積の程度が高く、経済活動が活発な国際的ビジネスの拠点となる地域を形成し、大都市の国際競争力の強化を図る（特定都市再生緊急整備地域を対象とした補助事業、国土交通省） ・戦略9 都市の機能のさらに高める戦略（公共交通ネットワークの更なる充実）：都心部・品川地下鉄構想（「未来の東京」戦略 令和3（2021）年3月、東京都）</p>	
○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	<p>■都心業務地区間の結節強化 【リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅 ー六本木等の都心部】 ・品川ー六本木一丁目の所要時間 10分短縮（19分→9分） ・品川ー溜池山王の所要時間 2分短縮（14分→12分）</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区 ー六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区ー六本木一丁目の所要時間 3分短縮（35分→32分） ※without: 新橋経由・高輪ゲートウェイ駅利用 with : 新線利用・品川駅利用</p> <p>■運賃の低減 【リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅 ー六本木等の都心部】 ・品川ー六本木一丁目の運賃 157円低減（325円→168円）</p> <p>【国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区 ー六本木等の都心部】 ・品川駅周辺地区ー六本木一丁目の運賃 157円低減（325円→168円） ※without: 新橋経由・高輪ゲートウェイ駅利用 with : 新線利用・品川駅利用</p>		<p>本事業により、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上が達成される。</p>
■供給者への効果・影響	<p>■東京メトロ銀座線および新橋駅構内の乗換混雑の緩和が図られる。 ・東京メトロ銀座線「新橋→虎ノ門」ピーク1時間あたりの混雑率が約11ポイント低減 ・新橋駅の乗換乗降客数 約2.6万人/日減少</p> <p>■南北線の利用者増加が期待される。 ■銀座線における輸送力増強施策の緊急性が低下することが期待される。</p>		<p>交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「豊かな国民生活に資する都市鉄道：混雑の緩和」が設定されており、本事業による貢献が期待される。</p>

■社会全体への効果影響	住民生活	■赤坂等の都心業務地区と高速交通ターミナルの品川駅へのリダンダンシーの確保 ・品川駅は2027年には中央リニア新幹線のターミナルとなり、スーパーメガリージョンの起点となり、東京圏のみならず日本の中核を形成する重要な駅の一つとなるが、都心付近から直通する路線がなく、現在では海側に位置するJR路線、都営浅草線等によるアクセスに依存するため、同駅のリダンダンシーを高めることとなる。	交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「信頼と安心の都市鉄道」が設定されており、本事業による貢献が期待される。
	地域経済	■品川地区と六本木地区、赤坂地区などが直結されることになり、区内の交通改善だけでなく、特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区のアジアヘッドクォーター特区を形成する地域の業務集積ポテンシャルがより一層向上することが期待される。	本事業により、目的（1）における国際競争力の強化へ貢献することが期待される。
	地域社会	■訪日外国人等における都市内周遊行動に着目すると、国際競争力を強化する品川拠点と外国人が多く集積する六本木地区、赤坂地区を直線的に結ぶ効果等により、沿線の活性化に寄与することが期待される。	本事業により、目的（1）における国際競争力の強化へ貢献することが期待される。
	環境	■本路線の開業により、自動車利用者が鉄道利用に転換することで、CO ₂ 排出量が232トン/年、Nox排出量が1トン/年削減されることが期待される。	交通政策審議会第198号答申において、「輸送量当たりの二酸化炭素排出量やエネルギー消費量が少ない鉄道のより一層の利用促進を図る」と記載されており、本事業による貢献が期待される。
	安全	■本路線の開業により、自動車利用者が鉄道利用に転換することで、道路交通事故が削減されることが期待される。	交通政策基本法（平成25年12月4日法律第92号）第7条において「交通の安全の確保」が記載されており、本事業による貢献が期待される。

○費用便益分析

計算期間：30年 (50年)	費用	924億円 (927億円)		貨幣換算した費用： 建設費（建設費、車両費）			
	便益	1,579億円 (1,867億円)		貨幣換算した便益： 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
	指標	費用便益比 B/C	1.71 (2.01)	純現在価値 NPV	656億円 (940億円)	経済的内部 収益率EIRR	7.4% (7.8%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 1.89(2.23) NPV 820億円(1,145億円) EIRR 8.0%(8.4%)			B/C 1.56(1.83) NPV 571億円(848億円) EIRR 6.7%(7.2%)	B/C 1.65(1.94) NPV 597億円(871億円) EIRR 6.9%(7.4%)	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 1.53(1.79) NPV 491億円(736億円) EIRR 6.6%(7.1%)			B/C 1.89(2.24) NPV 741億円(1,032億円) EIRR 8.1%(8.4%)	B/C 1.77(2.09) NPV 717億円(1,013億円) EIRR 7.8%(8.2%)			

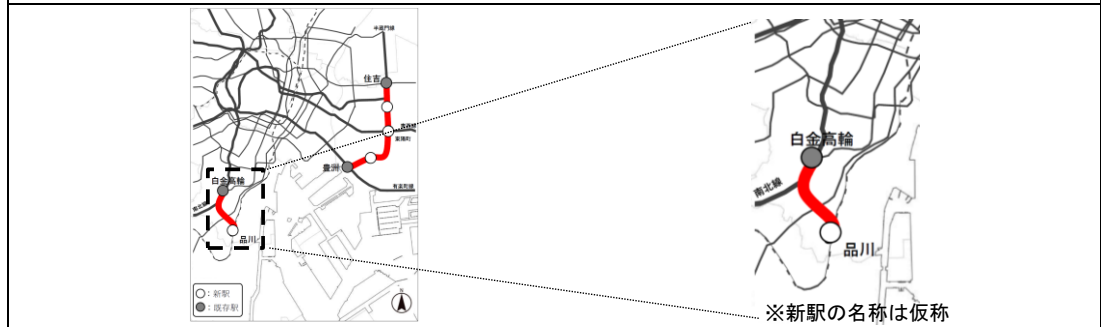
○採算性分析

単年度営業収支黒字転換年10年、累積資金収支黒字転換年40年
上記分析の基礎とした需要予測 品川駅～白金高輪駅 15.4万人/日（需要定着年次2040年度）

○事業の実施環境の評価

事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策審議会第371号答申を受け、国土交通大臣と東京都知事の面談において「国と都が連携して答申に基づき必要な取組を進めていく」とされるとともに、国と東京都の間で合意 ■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・東京メトロにおいて環境影響評価および都市計画決定に向けた手続きが進められている。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・交通政策審議会第198号答申において、六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上に資する路線であると位置付けられた。 ・交通政策審議会第371号答申において、南北線延伸の方向性について、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」と提示された。

○概要図（位置図）



<p>○評価結果のまとめ</p> <p>○事業の目的(ミッション)の達成に関する評価 南北線延伸区間(品川・白金高輪間)の整備により、以下の効果・影響により、事業目的「六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上を図ることによる国際競争力強化への貢献」が達成されると評価される。</p> <p>○事業による効果・影響 利用者への効果・影響については、「都心業務地区間の結節強化」や「東京メトロ銀座線(新橋→虎ノ門等)および新橋駅構内の乗換混雑の緩和」が図られる等、利用者の利便性向上への寄与等が期待される。供給者への効果・影響については、南北線の利用者増加等が期待される。社会全体への効果・影響については、品川地区と六本木地区、赤坂地区などが直結されることになり、区内の交通改善だけでなく、特定都市再生緊急整備地域や国際戦略総合特区のアジアヘッドクォーター特区を形成する地域の業務集積ポテンシャルがより一層向上する等により、国際競争力強化へ貢献することが期待される。</p> <p>○費用便益分析による評価 費用便益分析では、需要10%減を前提とした場合においても、B/C:1.71(1.63~1.78:社会経済条件の変化を想定した人口の低位条件~上位条件の結果)、NPV:656億円(579~721億円)、EIRR:7.4%(7.0~7.6%)となり、評価三指標が社会経済的に有益とされるB/C\geq1.0、NPV\geq0、EIRR\geq4%を満たすため、新型コロナウイルス流行による交通需要の減少や社会経済条件の変化を想定した人口の変化を加味しても、社会的効率性の観点から、有益な事業と評価される。</p> <p>○採算性分析による評価 収支採算性分析では、需要10%減を前提とした場合においても、地下鉄高速鉄道整備事業の補助を前提とした場合、単年度営業収支は10年で黒字転換、累積資金収支は40年で黒字転換する結果となり、新型コロナウイルス流行等による交通需要の減少を加味しても、事業持続性の観点から、有益な事業と評価される。</p> <p>○事業の実施環境の評価 関係主体の合意や法手続きの進展がみられている。また、事業の成立性については、交通政策審議会第198号答申における本路線の位置づけや、交通政策審議会第371号答申で提示された「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである」を踏まえると、事業の実施環境は良好であると評価される。</p> <p>○備考</p> <p>※評価における想定供用開始年度:2034年度 ※評価の過程で使用した主なデータ、文献等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査(平成27年) ・東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年) ・大都市交通センサス(平成27年) ・全国幹線旅客純流動調査(平成27年) ・国際航空旅客動態調査(平成25年) ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版 ・国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口(平成30(2018)年推計)
--

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(地域公共交通計画事業)】

事業主体 [南阿蘇鉄道株式会社]

○事業内容							
概要	事業名	南阿蘇鉄道・豊肥本線接続強化事業		整備区間	立野駅構内		
	供用年度	令和5年度(予定) (建設期間: 令和4年度)		総事業費	4.2億円		
1.	<p>《当該事業の背景・必要性》</p> <p>南阿蘇鉄道は、熊本地震による甚大な被害により、終端部の中松駅～高森駅間のみの部分運行を余儀なくされている。同鉄道の全線復旧は、沿線地域活性化に向けた最重要テーマであり、それに向けた基本方針となる「南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画(R4.3)」が策定されている。</p> <p>南阿蘇鉄道は立野駅でJR豊肥本線と接続し、肥後大津・熊本方面、阿蘇・竹田方面等との連絡のための主要交通手段として、また阿蘇くまもと空港の最寄駅である肥後大津駅を介して観光客を南阿蘇地域へ誘引するルートとなっている。</p> <p>このような点をふまえ、熊本都市圏・南阿蘇地域間の相互連携軸や、広域観光の周遊ルートとしての役割強化を果たすため、南阿蘇鉄道とJR豊肥本線との接続強化(JR豊肥本線への直通乗り入れ)の実現を目指す。</p> <p>《事業目的(ミッション)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南阿蘇鉄道とJR豊肥本線との接続強化による、南阿蘇地域における定住促進、南阿蘇地域の観光客増や観光周遊行動の活性化、広域公共交通ネットワークの強化。 ・南阿蘇鉄道の利用促進、収支改善による持続的運営の確立。 						
○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"> ・立野駅における南阿蘇鉄道とJR豊肥線の乗り換え利便性の向上(乗換時間の短縮、乗換回数・抵抗の軽減)。 				
■社会全体への効果・影響		住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本都市圏等地域間移動のための所要時間の短縮、都市活動の活性化につながる。 				
		地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・南阿蘇地域の交通利便の向上による定住の促進や交流人口の拡大により、地域活性化や南阿蘇鉄道の経営安定化につながる。 				
○費用便益分析							
[平成30年度価格]							
※計算期間: 30年 (50年)	費用	4.3億円 (4.8億円)		工事費、車両費、諸経費			
	便益	4.8億円 (6.0億円)		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	1.12 (1.24)	純現在価値 NPV	0.50億円 (1.20億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.2% (6.0%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C	1.26 (1.39)	B/C	1.03 (1.15)	B/C	1.04 (1.21)
		NPV	1.10億円 (1.90)	NPV	0.10億円 (0.80)	NPV	0.20億円 (1.00)
		総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年	
		B/C	0.99 (1.09)	B/C	1.24 (1.35)	-	
		NPV	-0.04億円 (0.50)	NPV	0.90億円 (1.60)		
<p>上記分析の基礎とした需要予測(2015年度値)</p> <p>接続強化(JR豊肥本線への直通乗り入れ)の利用者数(増分)</p> <p>開業1年目 62人/日: 乗入本数 朝、夕各1往復</p> <p>開業5年目 125人/日: 乗入本数 朝、夕各2往復</p>							

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<p>■関係主体の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法定協議会において、国、沿線自治体、事業者等で十分な協議がなされているほか、令和3年7月には南阿蘇鉄道とJR九州との間で乗り入れの基本条件に係る覚書が締結されている。
事業の成立性	<p>■上位計画との関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年3月に策定予定の「南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画」に「将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築」が掲げられており、南阿蘇鉄道のJR豊肥本線への直通乗り入れにより計画が推進する。
○概要図（位置図）	
【整備前】	
【整備後】	
○評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、南阿蘇鉄道からJR豊肥本線への直通化（肥後大津駅までの乗り入れ）による乗り換えの解消、乗換時間の短縮、南阿蘇鉄道の沿線住民及び観光客の利用増による地域活性化、南阿蘇鉄道自体の収支改善が期待できる。</p> <p>また、費用対便益については十分な水準にあり、本事業の投資効果はあるものと判断される。</p>	
○備考	
<p>※評価実施年度：平成30年度</p>	

令和4年度予算に向けた再評価結果一覧 (令和4年3月時点)

【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)	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、コスト削減等)	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						
神奈川東部方面線速達性向上 事業 (独) 鉄道建設・運輸施設整備 支援機構	再々評価	4,022	10,073	<p>【内訳】 利用者便益：10,389億円 環境等改善便益：53億円 供給者便益：-993億円 残存価値：624億円</p> <p>【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 15分短縮 (59分→44分) ・大和～渋谷 13分短縮 (58分→45分) ・二俣川～目黒 16分短縮 (54分→38分) ・大和～新横浜 23分短縮 (42分→19分)</p>	5,000	<p>【内訳】 建設費：4,072億円 車両費：442億円 用地関係費：304億円 維持改良費・再投資費：182億円</p>	2.0	<p>【再評価を行った理由】 ・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【事業の必要性】 ・横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部の両地域間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路選択肢の増加、乗換回数減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上が図られるとともに、地域の活性化等に寄与することから、本事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・本事業のうち、相鉄・JR直通線については、令和元年11月30日に開業している。相鉄・東急直通線については、令和5年3月の開業を目指して着実に工事を進めている。今後も安全管理と工程管理に努め、引き続き事業を進めていく。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指 和彦)	

(都市鉄道整備事業)

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、コスト削減等)	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 (大規模改良工事：列車運行円滑化事業) 東西線 木場駅 東京地下鉄株式会社	再々評価	155	61	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益：62億円 供給者便益：▲3億円 残存価値：2億円 <p>■駅構内の混雑緩和による移動時間短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 最混雑時間帯10分間における平均歩行時間短縮効果：約128秒/人 <p>■木場駅の停車時分の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 超過停車時分の短縮効果：最大6.3秒 <p>■木場駅の通過運転時分短縮による門前仲町駅～木場駅、木場駅～東陽町駅の遅延時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> 超過運転時分の短縮効果：最大約25.4秒 	149	工事費：149億円	0.4	<ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和によるホーム上の安全性の向上や移動負担の軽減、感染症へのリスク低減 エスカレーター増設による降車客と乗車客の交錯の軽減 ホーム上の空間の拡張による多様な利用者ニーズへの対応 <p>■再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>■投資効果等の事業の必要性</p> <p>定量的に計上可能な効果に加え定性的な効果も考慮すると事業による効果は一定程度は認められるものの、新型コロナウイルス感染症やそれに伴う鉄道利用者数の減少等の影響により、事業全体の投資額に比べ得られる効果が低減する可能性があるため、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復状況や、今後の社会経済動向の推移を踏まえて事業継続について検討することが妥当。</p> <p>■事業の進捗の見込み</p> <p>令和9年度内の供用開始・令和11年度内の工事完了を目指しているが、現時点で工事を一時休止している。</p> <p>■コスト削減</p> <p>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。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)	

(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)	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、コスト削減等)	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						
小田急中央林間駅総合改善事業 小田急電鉄株式会社	長期間 継続中	25	51	<p>【内訳】</p> <p>移動時間短縮便益等：50.7億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>小田急中央林間駅平均乗降人員：77.8千人/日</p> <p>ただし、新型コロナウイルスによる需要減の最悪ケースを想定し、5割減の38.9千人/日として算定。</p>	28	<p>【内訳】</p> <p>建設費：24.4億円</p> <p>維持改良費・再投資費：3.8億円</p>	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ホームドア設置によるバリアフリー化 生活支援機能施設(保育施設)の整備による保育所入所可能児童数の増加 <p>・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 改札設置等による混雑緩和やホームドア設置による安全性向上、保育施設等の導入による利便性向上等の観点から事業の必要性は高い。 ホームドア整備に伴うホーム補強について、設計の見直しを行うことでコスト削減を検討する。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)	

再評価 総括表

【神奈川東部方面線事業】(再評価)

整備主体 [鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

①事業概要			
事業名	神奈川東部方面線速達性向上事業	整備区間	相鉄・JR直通線 西谷駅付近～横浜羽沢駅付近(2.7km) 相鉄・東急直通線 横浜羽沢駅付近～日吉駅(10.0km)
供用年度	相鉄・JR直通線 2019年11月30日(建設期間:13年) 相鉄・東急直通線 2022年度下期(建設期間:15年)	総事業費	4,022億円(車両費・建設中利息は含まず)
②事業の主たる目的(ミッション)			
<p>相鉄線は、横浜駅と横浜市西部(旭区、瀬谷区、泉区)、神奈川県央部(大和市、海老名市、藤沢市等)を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするためには横浜駅、大和駅、海老名駅、湘南台駅での乗換が必要となっている。</p> <p>近年の鉄道における速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、効率的かつ効果的であり経済的にも優れた方法により、鉄道を整備することが求められている。本事業は、これらの達成を目的として、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部や東海道新幹線新横浜駅を直結する神奈川東部方面線の整備を行うものである。</p> <p>これにより、両地域間の速達性を向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路の選択枝の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上を図るとともに、地域の活性化等に寄与することを本事業の目的とする。</p> <p>また、東海道新幹線新横浜駅へのアクセス向上が図られるとともに、新横浜都心、相鉄線及び東急線沿線等のさらなる発展に資するものである。</p>			
i)横浜市西部及び神奈川県央部から東京都心部へのアクセス性を、速達性向上、シームレス化により大幅に向上させる。	<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京中心部、広域連携拠点、広域的な交通結節点相互間の連絡強化に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：2006年9月) ・横浜西部から新横浜都心を経由して東京都心方面と直結することにより速達性を高め、利用者の利便性の向上を目指すとともに、新横浜都心の機能強化や沿線地域の活性化を図るため、神奈川東部方面線の整備を推進する。(横浜市中期4か年計画 2018～2021：2018年10月) 		
ii)極めて高い混雑率を示している東京都心からの放射状路線の混雑緩和を図る。	<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤時の混雑緩和や長時間通勤等の課題への対応に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：2006年9月) ・混雑緩和の取組を通じて、150%にすることを旨とする。(交通政策審議会答申第198号：2016年4月) 		
iii)横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成する。	<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・分散型ネットワーク構造の実現に向け、効率的かつ利便性の高い公共交通体系の整備を目指す。(首都圏整備計画：2006年9月) ・鉄道網等の整備を推進し、相互直通運転や乗換円滑等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとってシームレスな交通網を目指す。(首都圏整備計画：2006年9月) ・他路線との相互直通運転化やミッシングリンクの解消といった観点からシームレス化を推進すべき。(交通政策審議会答申第198号：2016年4月) ・県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成に寄与する。(かながわ交通計画：2007年10月) 		
③事業を巡る社会経済情勢等の変化			
<p>2015年国勢調査を基にした将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)によると、沿線地域の神奈川県央・県西部は2010年ごろをピークに、横浜市は2020年ごろをピークに減少している。川崎市の人口は現在も増加しているものの、2035年ごろをピークに減少することが予測されている。以上の社会経済情勢等の動向については、再評価の需要予測、事業効率の評価に取り入れている。なお、他の交通機関について、事業開始以降、本路線の輸送需要の見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可は生じていない。</p> <p>2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動の自粛等により、交通需要に大幅な減少が生じている。加えて、将来もテレワーク等の影響があるものと考えられるが、現段階でこれを正確に予測し本評価に取り入れることは困難であり、需要の動向を注視していく必要がある。</p>			

④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		<p>■主要区間の所要時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二俣川駅～新宿駅の所要時間 15分短縮(59分→44分) ・大和駅～渋谷駅の所要時間 11分短縮(58分→47分) ・二俣川駅～目黒駅の所要時間 16分短縮(54分→38分)(想定) ・大和駅～新横浜駅の所要時間 23分短縮(42分→19分)(想定) <p>■JR線等の放射状路線の混雑緩和が図られる。</p>		<p><事業目的との関係>(目的i)、ii)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域から東京都心部への速達性向上、シームレス化を図り、放射状路線の混雑緩和を図るという目的は十分達成される。 	
社会全体への効果・影響	住民生活	<p>■横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークの形成により、公共交通の利便性が向上することが期待される。</p> <p>■新幹線駅への接着による沿線住民の利便性の向上が期待される。</p> <p>■新駅設置により、地域住民の交通利便性の大幅な向上、地域間の流動の活発化が期待される。</p>		<p><事業目標との関係>(目的iii)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成するという目的は十分達成される。 	
	地域経済	<p>■新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上に寄与することが期待される。</p>			
	地域社会	<p>■東京圏南西部を貫く新たな鉄道ネットワークが形成され、現在、相鉄線・東急沿線において進められているまちづくりの促進、活性化に寄与することが期待される。</p>			
環境への効果・影響		<p>■鉄道の環境性能は1人・km当りCO₂排出量が自動車の約13%であり、本路線の開業により年間約1,500トンのCO₂排出量の削減が期待される。</p>			
安全への効果・影響		<p>■本路線は主に地下構造であり、西谷駅～日吉駅では、踏切障害事故の要因となる平面交差、踏切道は無いことから、安全性が高い路線といえることができる。</p>			
⑤事業効率(費用対便益・採算性)					
<p>■費用対便益 [現在価値化基準年度:2021年度] 計算期間:30年(50年)</p>					
○事業全体の投資効率性					
費用	5,000億円 (5,131億円)	貨幣換算した主要な費用: 建設費、用地費、車両費、維持更新費			
便益	10,073億円 (11,373億円)	貨幣換算した主要な便益: 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	2.0 (2.2)	純現在価値 NPV	5,073億円 (6,242億円)	経済的内部収益率 EIRR	9.0% (9.1%)
感度分析 結果 (計算期間: 30年)	需要(+10%)		費用(+10%)		建設期間(+1年)
	B/C 2.2	NPV 6,179億円	B/C 2.0	NPV 5,041億円	B/C 2.0 NPV 4,879億円
	EIRR 9.8%		EIRR 8.9%		EIRR 8.6%
	需要(-10%)		費用(-10%)		
B/C 1.8	NPV 3,967億円	B/C 2.0	NPV 5,104億円		
EIRR 8.0%		EIRR 9.0%			
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 5,000億円(5,131億円)		「中止した場合」 4,634億円(4,652億円)		
便益	「継続した場合」 10,073億円(11,373億円)		「中止した場合」 4,353億円(4,931億円)		
費用便益比 B/C	15.6 (13.4)	純現在価値 NPV	5,354億円 (5,963億円)	経済的内部収益率 EIRR	9.3% (8.8%)
<p>「中止した場合」の状況:相鉄・JR直通線は開業、相鉄・東急直通線は未開業となる。相鉄・東急直通線区間における部分開業は困難であることから、当該区間の構造物を撤去または安全対策措置を施して存置し、取得した用地を全て売却することを基本とした。</p>					
■採算性		<p>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 31年</p>			
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>西谷～羽沢横浜国大の輸送人員:開業時 8.4万人/日、2035年17.1万人/日、2045年15.9万人/日</p> <p>新綱島～日吉の輸送人員:開業時 22.3万人/日、2035年22.5万人/日、2045年21.4万人/日</p>					

⑥実施環境	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・国及び関係自治体、営業主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。 ■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道利便増進事業の営業構想・整備構想、速達性向上計画を認定済みである。 ・都市施設として都市計画決定済みである。 ・横浜市条例による環境影響評価は完了している。 ・工事施行認可を受けている。 ■交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> ・交差施設の管理者との基本協議はすべて完了している。詳細協議は一部において協議中の施設があるが、今後の工事の進捗にあわせて完了する予定である。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・用地は概ね9割以上（地権者数比）を確保しており、未取得用地については、関係自治体と連携し、引き続き地元のご理解・ご協力を得ながら用地協議の進捗を図っていく。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・運輸政策審議会答申第18号において、2015年までに開業することが適当である路線（A1路線）に位置付けられている神奈川東部方面線の一部機能を有する路線である。 ・長期的、総合的な視点から首都圏の地域整備を推進することを目的として策定された「首都圏整備計画（2006年9月策定）」において、神奈川東部方面線（西谷ー横浜羽沢）について事業を推進すると位置付けられた路線である。 ・神奈川県（2025年）の総合的な交通ネットワークの形成を目指し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画（2007年10月改定）」では、早期実現が期待されるとされている。 ・横浜市の今後20年を展望した市政の根本となる指針として策定された「横浜市基本構想（2006年6月策定）」を着実に具体化していくための計画である「中期4か年計画 2018～2021（2018年10月策定）」では、整備を進めるとされている。
⑦事業の進捗状況	
<p>開業に向けて事業を進めている相鉄・東急直通線の進捗状況は、用地取得については9割以上完了し、工事に必要な箇所は確保済みとなっており、工事関係については、新横浜駅（仮称）、新綱島駅（仮称）などの土木工事は概ね完了し、現在は、軌道、電気、機械、建築などの開業設備工事を中心に施工している状況にある。</p> <p>今後とも、関係自治体と連携し、地元のご理解、ご協力を得ながら、安全管理と工程管理に努め、2023年3月の開業を目指し鋭意事業を進めて行く所存である。</p>	
⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点	
<p>施工計画の変更や法令改正等による工事費の増額が発生したが、建設発生土の安価な処分先への搬出や開削駅における鋼製地中連続壁の本体利用によりコスト縮減を図ることで、認定された事業費である4,022億円で工事完了できる見込みである。今後も引き続き技術開発等によるコスト縮減に努めていきたい。</p>	
⑨対応方針	
<p>事業を継続することとしたい。</p>	
⑩対応方針理由	
<p>事業の進捗としては、トンネル・駅部の土木工事は概ね完了し、軌道・電気等の開業設備工事が進められていることや、事業の必要性についても、従前の再評価と比較して変わらないことから、事業を継続することとしたい。</p>	

再評価 総括表

【都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業)】

事業主体【東京地下鉄株式会社】

事業名 (箇所名)	東西線木場駅改良事業		担当課	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	金指和彦						
実施箇所	東西線木場駅									
該当基準	再評価									
主な事業の諸元	ホーム・コンコースを拡幅するとともに、エスカレーターを増設する。 前回再評価時における改良案と比較して、事業費増嵩抑制のため改札口の増設等の見直しを行っている。									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	令和11年度 (H28再評価時:平成34年度)						
総事業費 (億円)	155 (H28再評価時:140)		残事業費(億円)	106 (H28再評価時:119)						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 東西線木場駅は、大規模オフィス・商業施設の再開業や民間各社の本社移転等もあり、乗降人数が開業当初より増加傾向を続けている。その結果、ラッシュ時には駅構内が非常に混雑し、慢性的な滞留が発生している。それに伴い、木場駅の乗降時間は増大し、東西線の遅延の原因のひとつとなっている。</p> <p><達成すべき目標> 木場駅構内の混雑緩和、東西線の遅延時間短縮を目指す。</p> <p><政策体系上の位置付け> 交通政策審議会答申第198号において、慢性的な遅延についての対応が以下のように示されている。 ・政策目標:『信頼と安心の都市鉄道』を目指し、鉄道事業者における取り組みの促進を行う。 ・施策目標:日常的に短時間で発生する遅延(以下「日々の小規模な遅延」という。)は、混雑に起因するものが多く、遅延の発生源となる障害の解消のため、駅ホームの増設・拡幅、信号設備・運行管理システムの改良等のハード面の対策や、乗降・乗換えを円滑化するための駅係員による案内等ソフト面の対策が有効であり、運行実績データ等の分析を踏まえ取組を促進すべきである。</p>									
便益の主な根拠	<p>■木場駅の利用者に対して、駅構内の混雑緩和によるホーム～出入口の移動時間短縮便益が見込まれる。 ・最混雑時間帯10分間における平均歩行時間短縮効果:約128秒/人(H28再評価時:約319秒/人)</p> <p>■ホーム上の混雑緩和及び乗降位置の分散により乗降時間が短縮され、木場駅での超過停車時分が短縮することから、木場駅を通過する利用者に対して東西線の遅延時間短縮による便益が見込まれる。 ・超過停車時分の短縮効果:最大6.3秒(H28再評価時:最大9.25秒)</p> <p>■木場駅の超過停車時分短縮に伴い、木場駅隣接区間(門前仲町駅⇒木場駅、木場駅⇒東陽町駅)における後続列車の超過運転時分が短縮することから、木場駅を通過する利用者に対して東西線の遅延時間短縮による便益が見込まれる。 ・超過運転時分の短縮効果:最大約25.4秒(H28再評価時:最大約20.8秒)</p> <p>前回再評価時と比較すると、新型コロナウイルス感染症等による利用者の減少等によって利用者便益が低減したことに加え、前回再評価時と比較して完了が遅れる見込みとなったことで、基準年度における総便益が低下している。</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和3年度							
	B:総便益 (億円)	61 (H28再評価時: 133)	C:総費用 (億円)	149 (H28:123)	全体B/C	0.4 (1.1)	B-C	-98 (11)	EIRR (%)	— (4.5)
残事業の投資効率性	B:総便益 (億円)	59 (H28再評価時: 131)	C:総費用 (億円)	90 (H28:102)	継続B/C	0.7 (1.3)	B-C	-30 (29)	EIRR (%)	1.0 (5.9)
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要 (-10% ~ +10%)		0.4 ~ 0.5(1.0~1.2)		0.6 ~ 0.7(1.2~1.4)					
	建設費 (+10% ~ -10%)		0.4 ~ 0.4(1.0~1.2)		0.6 ~ 0.7(1.2~1.4)					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		0.4 ~ 0.4(1.1~1.1)		0.6 ~ 0.7(1.2~1.3)					
事業の効果等	<p><定量的な効果> ■木場駅の停車超過時分及び隣接区間(門前仲町駅⇒木場駅、木場駅⇒東陽町駅)の運転時分の短縮による東西線の遅延解消が期待される。 ■駅改良を行うことで、混雑緩和による駅出入口までの移動時間の短縮が期待される。</p> <p><定性的な効果> ■エスカレーターの増設により捌き時間が減少し、ホーム上の混雑緩和が図られることから、ホーム上の安全性の向上や移動負担の軽減、感染症へのリスク低減が期待される。 ■エスカレーターの増設によりホーム上の動線が分散されることで、降車客と乗車客との交錯の軽減が期待される。 ■本事業によってホーム上の空間が拡張されることで、特にベビーカーを使用する利用者や大きな荷物を持った利用者など、多様な利用者のニーズに対応することが可能となり、東京メトロの経営方針である「あらゆるお客様にご利用いただける快適で魅力ある空間を創出」に寄与する。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>最新の国勢調査の結果に基づく5年間の人口の推移は、東京圏の1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)は2.2%、東京都単体では3.9%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、同期間で3.5%、特に木場駅が所在する江東区では5.3%の人口増加を示しており、東京都市圏全体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3.6%の人口増加を示しており、国立社会保障・人口問題研究所による最新の将来推計値(2015年国勢調査に基づく推計)においても、2035年時点で2015年実績を上回る推計値となっているなど、沿線7市区の人口は東西線や東葉高速鉄道並びに木場駅の需要は今後より一層の高まりが見込まれる。</p> <p>一方で、新型コロナウイルス感染症等による利用者減少等の影響に加え、2022年1月に鉄道事業許可申請を行った東京8号線(有楽町線)の延伸により、将来、東西線の最混雑区間である木場駅～門前仲町駅間の混雑緩和に寄与する可能性があるため、今後の進捗動向を留意する必要がある。</p>									
主な事業の進捗状況	令和9年度内の供用開始・令和11年度内の工事完了を目指しているが、現時点で工事を一時休止している。 (平成28年再評価時:平成33年度内の供用開始・平成34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 ・交通政策審議会答申第198号では、混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い発生している慢性的な遅延について対応の必要性が増大してい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	本事業は一定の効果は認められるものの、新型コロナウイルス感染症等による利用者動向を鑑みて、引き続き事業継続について検討する。									
対応方針理由	木場駅改良事業について、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。本事業によって定性的な効果も含めて事業による効果は一定数は認められるものの、新型コロナウイルス感染症やそれに伴う鉄道利用者の減少等の影響により、事業全体の投資額に比べ得られる便益が低減する可能性がある。ただ、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復や、今後の社会経済動向の推移を踏まえて事業継続について検討することが妥当との意見を受けたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> ・最新データを活用し、マニュアルにしたがって費用便益分析を実施したところ、新型コロナウイルス感染症等による利用者減少等が主な原因で、費用便益比が1を下回ることが判明したため、定量的に計上が困難な定性的な効果も含めて、事業効果に関して広範な観点から慎重に議論が進められた。評価実施時点で得られる最新データがコロナ禍による影響を強く受けていることを鑑みると、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復や、今後の社会経済動向の推移を踏まえつつ、事業継続について検討することが妥当であるという結論が出された。 ・また、今回の再評価における事業費は、前回再評価時よりも増加していることも明らかとなった。今回の再評価でも、既存設備箇所の活用等によりコスト削減が図られているものの、今後の事業継続の検討に合わせ、さらなるコスト削減について検討される必要がある。 ・本事業の評価から今後の類似する事業や他の関連する事業の評価へ向けて得られた教訓としては、利用者等へのアンケート調査やインタビュー等も含めて、事業効果計測のベースとなる基礎的なデータを継続的に収集・蓄積するとともに、定量的効果の計測手法のさらなる高度化を図ることが望まれる。</p>									

再評価 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 [小田急電鉄株式会社]

○事業内容						
概要	事業名	小田急中央林間駅総合改善事業		整備区間	小田急江ノ島線中央林間駅	
	供用年度	新規事業採択時	令和5年度 (建設期間：平成29年度～令和4年度)	総事業費	新規事業採択時	25億円(平成28年度価格)
		再評価時	令和7年度 (建設期間：平成29年度～令和6年度)		再評価時	25億円(令和3年度価格)
		変更理由：新型コロナウイルス感染症等の影響により事業期間の見直したため。				
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・中央林間駅は相対式2面2線の地上駅であり、東京急行電鉄(株)との乗換駅であることから朝ラッシュ時には特に乗換え流動が多く混雑が著しい。改札口は南口と北口の2箇所にあるが、東京急行電鉄(株)側(東口)に出られる南口の利用が集中している。 ・中央林間駅周辺の地域では年少年齢人口の増加の見込み及び平成30(2018)年度に完了した小田急小田原線複々線化整備により、駅利用者がさらに増加する可能性があり、今後さらなる混雑悪化や安全性に悪影響が生じることが想定されていた。 ・これらの課題を踏まえ、東口改札設置やホーム拡幅等の中央林間駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や利便性向上、まちづくりとの連携を図るものである。					
	≪事業目的≫ ① 中央林間駅東口改札設置、ホーム拡幅、階段移設及びエスカレーターの新設により、ホームや階段、改札付近での混雑を緩和するとともに北東側の利用者からの利便性向上を行う。 ② ホームドア設置により利用者の安全性を向上 ③ 駅機能の高度化(生活支援施設設置)			≪関連する政策目標≫ (1) 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 (2) 地域計画等 ・まちづくりの基本方針 ① 駅を中心とした便利で安全なまち ② 多世代が交流するまち ③ 健康で豊かなまち (中央林間地区街づくりビジョンより)		
<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 新型コロナウイルスにより、緊急事態宣言が発令されるなど人々の生活様式や移動にも多大な影響が及んでいることから利用者が減少している。						
○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、採算性分析)						
評価項目		評価結果				
■利用者への効果・影響	≪効果・影響及び指標≫ ・混雑緩和 改札増設、ホーム拡幅により利用者の分散、容量の拡大が図られ、ホームやコンコースでの混雑が緩和		≪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、利便性の向上が図られる。			
	≪効果・影響及び指標≫ ・安全性の向上 ホームドア設置によりホーム上の安全性が向上		≪事業目的、政策目標との関係≫ 利用者の安全性の向上が図られる。			
	≪効果・影響及び指標≫ ・生活支援施設設置による利便性向上 保育施設等の生活支援施設が導入されること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	住民生活	≪効果・影響及び指標≫ ・東口改札新設により北東部の地域からの利便性が向上		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		
	地域社会	≪効果・影響及び指標≫ ・生活支援施設設置により、保育所入所児童数が増加および地域の拠点性の向上		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅機能の高度化が実現 ・まちのにぎわいつくり等に寄与		
■費用便益分析 [令和3年度価格]注2 ※計算期間：	事業全体	費用	28億円 (29億円)	貨幣換算した主要な費用：事業費、施設更新費		
		便益	51億円 (63億円)	貨幣換算した主要な便益：アクセス・イグレス短縮、駅移動時間短縮等		
		指標	費用便益比 B/C	1.80 (2.17)	純現在価値 NPV	23億円 (34億円)

30年 (50年)	・新型コロナウイルスによる需要減を反映							
	残事業	費用	「継続した場合」 19億円(20億円) : 事業費、施設更新費			「中止した場合」 0億円(0億円)		
		便益	「継続した場合」 51億円(63億円) : アクセス・イグレス短縮、駅 移動時間短縮等			「中止した場合」 0億円(0億円): 貨幣換算した主な便益(なし)		
		指標	費用便益比 B/C	2.64 (3.13)	純現在価値 NPV	32億円 (43億円)	経済的內部収益率 EIRR	16.32% (16.47%)
		感度 分析 結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
	<総需要10%減> B/C: 2.37 (2.81) B-C: 26億円(37億円) EIRR: 14.69% (14.90%)		<総費用10%減> B/C: 2.85 (3.38) B-C: 33億円(44億円) EIRR: 17.40% (17.53%)		<建設期間10%減> B/C: 2.67 (3.17) B-C: 33億円(45億円) EIRR: 17.45% (17.58%)			
	<総需要10%増> B/C: 2.90 (3.44) B-C: 37億円(49億円) EIRR: 17.88% (17.99%)		<総費用10%増> B/C: 2.46 (2.91) B-C: 30億円(41億円) EIRR: 16.32% (16.47%)		<建設期間10%増> B/C: 2.57 (3.05) B-C: 30億円(41億円) EIRR: 14.63% (14.83%)			
<p>※設定した「中止した場合」の状況： 現状復旧せずとも、施設を残置することによる安全性については利用者に影響を与えないため、中止した場合の費用は考慮しない。</p> <p>上記分析の基礎とした需要予測 ・小田急中央林間駅 乗降者数 77.8千人/日 ただし、新型コロナウイルスによる需要減の最悪ケースとして、需要予測結果の5割減(38.9千人/日)とする。</p>								

注1: 段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。
注2: 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。

○事業の進捗の状況

令和4年2月現在、事業の進捗率は28%、残事業についてはホームドア整備、保育施設等。新型コロナウイルス感染症等の影響により事業の進捗が遅れている。

<事業の進捗の見込みの視点>

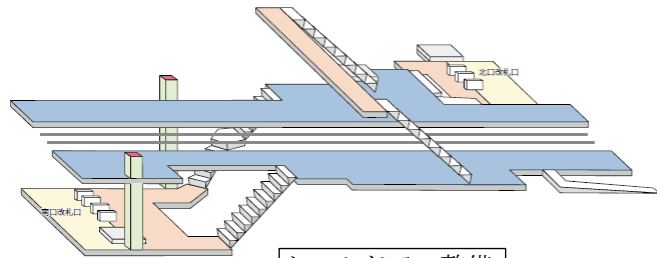
事業の実行性	大和市、地元関係者、鉄道事業者等で協議会を設立し事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。
事業の成立性	鉄道2路線間の乗継利便性、都市機能の整備とあわせて駅周辺の拠点性強化に向けた駅施設及び交通結節機能の充実として駅機能の改善を促進することが大和市総合交通施策で挙げられているとともに、具体的な整備方針が大和中央林間地区街づくりビジョンで挙げられている。

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

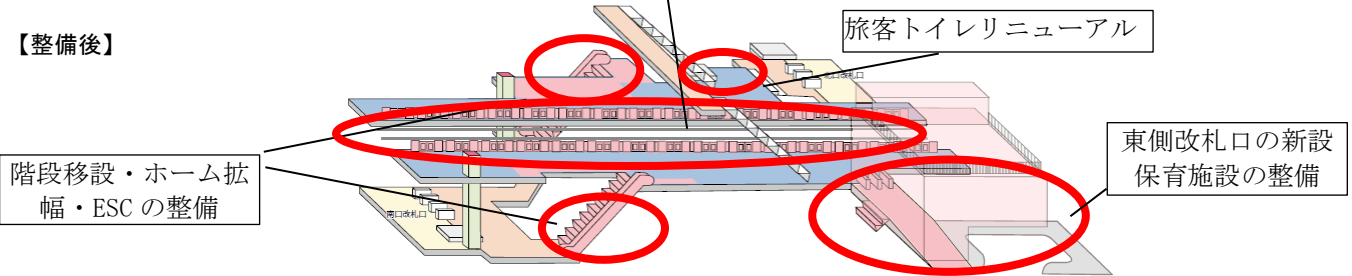
ホームドア整備に伴うホーム補強において、「可動式ホーム柵支持部の設計に関する手引き」（国土交通省鉄道局・公益財団法人鉄道総合技術研究所）の策定に基づき、設計の見直しを行うことでコスト縮減を検討する。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

事業の投資効果が得られることから事業を継続する。

○備考

- ・評価実施時期：令和3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、平成27年度国勢調査、平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査、平成27年度大都市交通センサス調査等
- ・評価の体制（有識者の委員会等）：小田急中央林間駅総合改善事業再評価委員会（令和3年12月17日実施）

令和3年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 (令和4年3月時点)

【公共事業関係費】
【都市・幹線鉄道整備事業】
(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)																					
深草駅総合改善事業 (H26～H28) 中之島高速鉄道株式会社	5年以内	14	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>13.5億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>14.1億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>2年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>2年8カ月</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値 (新規採択時)</td> <td>13.8千人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値 2021年度</td> <td>8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[参考] 2019年度</td> <td>13.2千人/日</td> </tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上下ホームの拡幅、階段の増設により混雑が緩和され、移動時間が短縮されると共に安全性が向上した。 ・エレベーター、多目的トイレの整備のバリアフリー化により利便性が向上された。 ・自由通路部分のバリアフリー化により、利便性が向上し、駅東西の一体的なまちづくりに寄与している。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用分析比B/C 1.5 (便益 26.5億円 費用 18.1億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の混雑緩和による移動速度低下の解消、安全性の向上、エレベーターの整備によるバリアフリー経路の確保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>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、及び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、今後の事後評価は不要と考える。 	事業費	想定値 (新規採択時)	13.5億円		実績値	14.1億円	工期	想定値 (新規採択時)	2年		実績値	2年8カ月	利用者数	想定値 (新規採択時)	13.8千人/日		実績値 2021年度	8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)		[参考] 2019年度	13.2千人/日	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
事業費	想定値 (新規採択時)	13.5億円																								
	実績値	14.1億円																								
工期	想定値 (新規採択時)	2年																								
	実績値	2年8カ月																								
利用者数	想定値 (新規採択時)	13.8千人/日																								
	実績値 2021年度	8.4千人/日 (新型コロナウイルス影響下)																								
	[参考] 2019年度	13.2千人/日																								

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

事業名 (事業実施期間) 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)
秩父鉄道新駅設置 事業 (H28) 熊谷市地域公共交通 会議	5年以内	1.9	<p>○費用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) 1.9億円 実績値 1.9億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 8ヶ月 実績値 8ヶ月</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 26.7万人/年 実績値(開業5年目) 17.2万人/年</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者及び社会全体への効果、影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅周辺の産業団地及び住宅地の利便性が向上した。 ・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。 ・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している。 ・バス路線が廃止されてからの新たな公共交通として、また、コミュニティバス乗り入れによる交通結節点となり、新たなシンボルとなった。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.6(便益3.3億円 費用2.0億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化(地域交通の持続的な確保)を図るという目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事業評価は不要と考える。 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>

<p>J R 可部線輸送改善事業 (H21～H28) J R 可部線活性化協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>36</p>	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>8億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>想定値（再評価時）</td> <td>36億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>36億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>5年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>想定値（再評価時）</td> <td>8年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>8年</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>6,306人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値（開業5年目）</td> <td>7,101人/日</td> </tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅転換（可部駅利用者が新駅に転換）により、可部駅までの平均所要時間の短縮が図られた。 ・ 手段転換（バス利用者が鉄道に転換）により、可部地区から市中心部までの平均所要時間の短縮が図られた。 ・ 横川駅利用者の列車待ち時間の短縮が図られた。 ・ バリアフリー化により、緑井駅利用者の利便性が向上した。 ・ 利用者数の増加 ・ 新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルが向上した。 ・ 利用促進などの活動が展開され、地域の活性化が図られた。 ・ 自動車から鉄道への転換により、NOx排出量及びCO2排出量が減少し、環境改善が図られた。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.2（便益 34億円 費用 29億円）</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区間沿線において交通利便性の向上や地域活性化といった目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特になし。 	事業費	想定値（新規採択時）	8億円		想定値（再評価時）	36億円		実績値	36億円	工期	想定値（新規採択時）	5年		想定値（再評価時）	8年		実績値	8年	利用者数	想定値（新規採択時）	6,306人/日		実績値（開業5年目）	7,101人/日	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>
事業費	想定値（新規採択時）	8億円																											
	想定値（再評価時）	36億円																											
	実績値	36億円																											
工期	想定値（新規採択時）	5年																											
	想定値（再評価時）	8年																											
	実績値	8年																											
利用者数	想定値（新規採択時）	6,306人/日																											
	実績値（開業5年目）	7,101人/日																											

事後評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名[中之島高速鉄道株式会社]

○事業概要			
事業名	深草駅総合改善事業	整備区間	京阪本線 龍谷大前深草駅 (2019年に深草駅から駅名変更)
事業期間	2014(平成26)年度～ 2016(平成28)年度	総事業費	14.1億円
○事業の目的(ミッション)			
目的	<<当該事業の背景、必要性>> ・龍谷大前深草駅の沿線には龍谷大学 深草キャンパスが立地しており、通学旅客の集中時間帯には、混雑が発生しやすい状況であった。一方で事業実施前の駅構造は、プラットホーム(島式2面:上下各1面)や通路の幅員が狭隘であり、ホーム端部1箇所のみ階段が存在する等、混雑に対応した構造であるとは言い難い状況であった。 ・上記の状況に加えて、龍谷大学では平成27年度に他キャンパスからの一部学部移転が計画され、駅利用者の増加が想定されていた。事業実施前の駅構造のまま通学需要が増加すれば、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のが想定されていた。		
	<<事業目的>> ・上下ホームの拡幅、階段の増設等により混雑を緩和し、移動速度低下の解消や安全性の向上を達成する。 ・エレベーターの設置によりバリアフリー経路を確保する。	<<関連する政策目標>> ○国土交通省事後評価実施計画 ・政策目標 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標 鉄道網を充実・活性化させる ○京都市における施策 ・「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、令和2年度までにバリアフリー化整備を完了させる「重点整備地区」に深草駅を含む深草地区が選定された(平成23年度)。 ・また深草地区の「バリアフリー移動等円滑化基本構想」が策定された。(平成25年度)	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
・龍谷大学深草キャンパスでは、平成23年度の学部新設や平成27年度のキャンパス移転の実施により、学生数が約0.7万人(平成22年)から約1.2万人(平成27年)まで増加した。 ・事業完了後、キャンパス移転の影響もあり、龍谷大前深草駅の利用者数は堅調に推移していた。しかし令和2年度のコロナ禍以降、龍谷大学でのオンライン講義実施の影響等によりコロナ禍以前と比較して駅利用者数が大幅に減少する状況が続いている。			

○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	13.5億円		14.1億円		物価の高騰および施工計画の見直し			
工期	2年		2年8カ月		施工計画の見直しの為			
乗降人員	約13.8千人/日		約13.2千人/日 (2019年、コロナ禍以前) 約8.4千人/日 (2021年、コロナ禍)		2021年は新型コロナウイルスの影響により利用者が減少			
○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"> ・上下ホームの拡幅、階段の増設により混雑が緩和され、移動時間が短縮されると共に安全性が向上した。 ・エレベーター、多目的トイレの整備のバリアフリー化により利便性が向上された。 						
■社会全体への効果影響		住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・自由通路部分のバリアフリー化により、利便性が向上し、駅東西の一体的なまちづくりに寄与している。 					
■費用便益分析		費用	18.1億円 (18.3億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費			
[2021年度価格] ※計算期間： 30年(50年)		便益	26.5億円 (31.4億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、混雑緩和			
		指標	費用便益比 B/C	1.5 (1.7)	純現在価値 NPV	8.4億円 (13.1億円)	経済的内部 収益率 EIRR	8.0% (8.5%)
		コロナ禍に伴う駅利用者減少等の影響により、新規事業採択時評価のB/C1.9から減少						
■採算性分析		当該事業は、駅利用者の利便性・安全性の向上を目的とするものであるため、採算性については検討しない。						
上記分析の基礎とした需要予測								
2022年度（令和4年度）以降は、駅利用者数が約8.4千人/日（2021年度実績値）で推移すると想定								
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化等								
新型コロナウイルスの影響で大学の授業が一部オンライン化した影響により、乗降人員が当初予想より減少している。								
○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化や節水型便器の採用により使用電力や使用水量の抑制を図った。								
○改善措置の必要性								
駅の混雑緩和による移動速度低下の解消、安全性の向上、エレベーターの整備によるバリアフリー経路の確保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

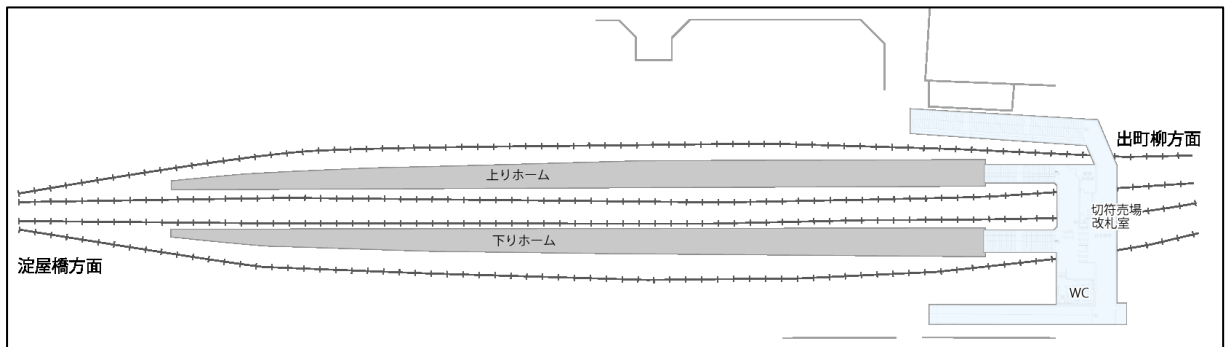
改善措置が不要であること、及び費用便益分析の結果から事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価は不要と考える。

○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

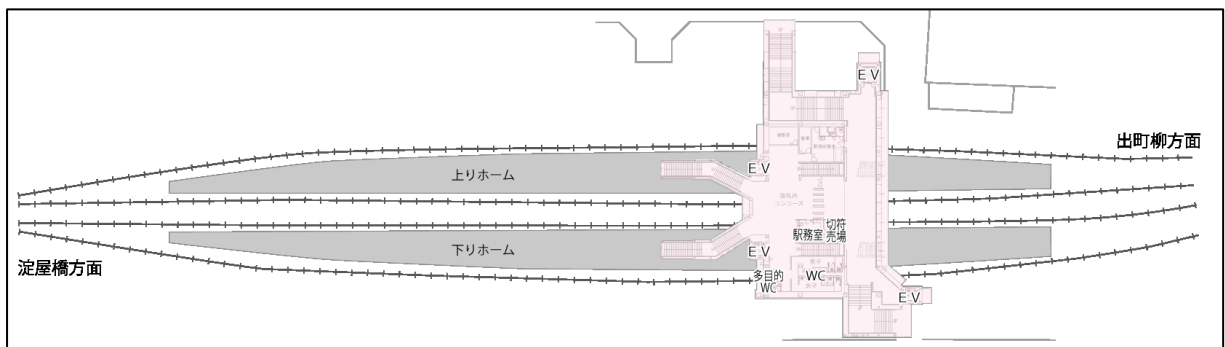
コロナ禍に伴う利用者の変動が大きく、将来の需要想定を行うことが難しいため、将来需要想定を行う際の指針の設定が必要と考える。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○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、自由通路整備費の都市側事業も含めたものとしている。

今回検討では、将来需要がコロナ禍の水準のまま推移すると仮定した上で費用便益比を算定した。

参考値として、2023年度以降にコロナ禍前の水準まで利用者数が回復すると想定した場合の費用便益比についても算定しており、その場合の費用便益比は2.04（30年）および2.50（50年）となった。

参考文献

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012

東日本旅客鉄道株式会社「鉄道施設計画の手引き」

国土技術政策総合研究所資料「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」

令和2年度京都府毎月勤労統計調査

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業者名 [熊谷市地域公共交通会議]

○事業概要 注1			
事業名	秩父鉄道新駅設置事業	整備区間	熊谷駅-持田駅間 4.8Km
事業期間	平成28年度	総事業費	1.9億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫ 熊谷市東部・行田市西部に位置する本地域は、熊谷市の総合振興計画で産業拠点地域として、行田市の都市計画マスタープランで宅地化を促進する地域として位置付けられている。 近年、圏央道ICアクセスの久下橋の供用開始や熊谷市の環状道路である第二北大通線の一部供用開始など道路ネットワークの整備が進められているが、公共交通不便地域であることが課題となっていた。同地域を東西に走る秩父鉄道に新駅を設置することにより、鉄道駅を核としたネットワーク型コンパクトシティの形成を図る。</p>		
	<p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置及び熊谷市東部の産業団地の再生及び拡大、行田市西部の既成市街地の再生及び定住人口の増加 ・秩父鉄道の利用促進及び収支改善 	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道網を充実・活性化させる。 ・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。 	
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化			
<p>・秩父鉄道沿線市町（熊谷市、行田市、秩父市、羽生市、深谷市、皆野町、長瀨町、寄居町）の総人口は減少しているものの、開業当時の輸送人員は増加傾向にあった。しかし、令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により乗降人員は減少。</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 注1			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	1.9億円	1.9億円	
工期	8ヶ月	8ヶ月	
輸送人員	26.7万人/年（開業時） 27.9万人/年（開業10年目）	25.1万人/年（開業時） 17.2万人/年（開業5年目）	3年目までは概ね計画に沿って推移したもののコロナ禍の影響により増加傾向が止まった。
○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	<p>■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：14分 新駅設置後：7分</p>		<p><事業目的との関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅周辺の産業団地及び住宅地の利便性が向上した。
	<p>■利用者の増加に伴う収入増</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ソシオ流通センター駅の年間利用者数 17万人 ・営業収益増分ー固定資産税 3.95百万円 		<p><事業目的との関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・3年目までは概ね計画に沿って推移したもののその後コロナ禍の影響により利用者が減ってしまった。今後当該路線の利用者が通常に戻ることに伴い、経営安定化に貢献していく。
■社会全体への効果影響	住民生活	<p>■熊谷駅、持田駅間における最寄駅の設置により、目的地への所要時間が大幅に短縮されるなど、公共交通機関の利便性が向上した。</p>	<p><政策目標との関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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している。
	地域経済	<p>■道路インフラに加え公共交通アクセスにも優れた地域となり、地域経済の活性化が図られた。</p>	

	地域社会	■新駅設置は、バス路線が廃止されてからの新たな公共交通として、また、コミュニティバス乗り入れによる交通結節点となり、新たなシンボルとなった。					
	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、CO2 排出量の減少が期待されている。					
	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ている。					
■費用便益分析 〔令和3年度価格〕注2 計算期間:30年(50年)	費用	198.8百万円 (195.7百万円)		貨幣換算した主要な費用：総事業費（用地費なし）			
	便益	333.1百万円 (360.9百万円)		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	1.6 (1.8)	純現在価値 NPV	134.3百万円 (165.2百万円)	経済的内部収益	4.7% (4.4%)
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、令和3年度（事後評価時点）以降を予測							
○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化							
特になし							
○改善措置の必要性							
利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化（地域交通の持続的な確保）を図るという目的が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及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。							
○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							
特になし							
○概要図（位置図）							
<p>【整備前】</p> <p>熊谷駅 4.8 km 持田駅</p> <p>【整備後】</p> <p>熊谷駅 ソシオ流通センター 持田駅</p> <p>3.3 km 1.5 km</p>							
○備考							
※評価実施時期 令和4年2月							
※評価の実施者 熊谷市地域公共交通会議・秩父鉄道株式会社							

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：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。

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業者名 [J R 可部線活性化協議会]

○事業概要 注1				
事業名	J R 可部線輸送改善事業	整備区間	横川～可部（輸送改善） 可部～あき亀山（電化・延伸）	
事業期間	平成 21 年度～平成 28 年度	総事業費	36 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≫</p> <p>JR 可部線は、広島市中心部と市北部の地域拠点である可部地区を結ぶ路線であり、市北部方面の基幹公共交通ネットワークの一翼を担う重要な公共交通機関である。</p> <p>可部線が地域の公共交通機関として引き続きその役割を果たすことができるよう、可部線沿線の開発の動向や市、沿線住民のまちづくり活動なども踏まえ、可部線を中心としたまちづくりが発展できるよう関係者が連携し取り組みを強化することが重要となっている。</p> <p>そのためには、人にやさしい交通環境づくりを進める必要があり、パークアンドライド等、駅へのアクセスの改善や乗り継ぎ利便性の向上を図るなど、市民や来訪者が移動しやすい環境を整える必要がある。さらに、河戸地区を含む可部地区は、本市北部エリアの地域拠点であり、拠点性の向上を図る必要がある。このため、可部線を活性化することは極めて重要であり、交通不便地帯となっていた可部駅以北について、当該地区へ電化延伸しマイカーから公共交通への転移を促すことや可部線の輸送改善策を講じることで、一層の公共交通サービスの向上を図るものである。</p> <p>可部地区の拠点性向上を図るとともに、地域の交通利便性の向上や地域の活力と賑わいを高める基盤づくりを目的に、可部駅から長井・荒下地区を含む河戸地区への電化延伸に取り組んだ。</p> <p>横川駅は、JR 可部線と山陽本線が結節する駅であり、事業実施前は、駅構内で可部線上下線と山陽本線上り線の3線が交差しており、可部線において運行ダイヤの設定が制約され、行き違いのための待ち時間が発生するなどの課題が生じていたため、可部線の待ち時間の短縮など利便性・速達性の向上を図ることを目的とし、交差解消など横川駅の配線変更の整備に取り組んだ。</p> <p>緑井駅は、駅周辺の再開発事業による商業施設等の集積により、駅利用者数が増加傾向にある中で、駅構内のホームへのスロープは、バリアフリーに対応した構造となっていなかったため、高齢社会への対応など、利便性の向上を図るために、スロープ改良等バリアフリー化整備に取り組んだ。</p>			
	<p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既成市街地である可部地区から河戸地区間の 1.6 km の延伸を実施し、地域の交通利便性の向上や地域活性化を図る。 ・ 横川駅構内の配線変更を実施し、可部線の上下線の同時出入りを可能とするなど、利便性・速達性の向上を図る。 ・ 緑井駅のスロープ改良を実施し、バリアフリー化整備による利便性の向上を図る。 		<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の機能強化として、J R 可部線の旧河戸駅付近までの電化延伸を整備する。（第 5 次広島市基本計画） ・ JR 線の機能強化として、長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸を整備する。（広島市総合交通戦略） ・ 都市圏北部の拠点として、交通機能の充実や交流機会の拡充を図る。（第 5 次広島市基本計画） ・ JR 山陽本線・可部線・芸備線・呉線の各種輸送改善を促進する。（第 5 次広島市基本計画） ・ 移動円滑化の促進に関する法律に基づき、交通機関等の計画的な整備・改善に取り組む。（第 5 次広島市基本計画） ・ 1 日当たりの利用者数が 5 千人以上の鉄・軌道駅のバリアフリー化に取り組む。（広島市総合交通戦略） 	
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 可部線沿線地域の人口及び鉄道輸送人員はともに増加傾向にある。 ・ 延伸区間の荒下地区において、広島市安佐市民病院の移転が進められている。 				
○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 注1				
要因	想定値 (新規採択時)	想定値 (再評価時)	実績値	変化の要因
事業費	8 億円	36 億円	36 億円	
事業期間	平成 21 年度 ～平成 25 年度	平成 21 年度 ～平成 28 年度	平成 21 年度 ～平成 28 年度	

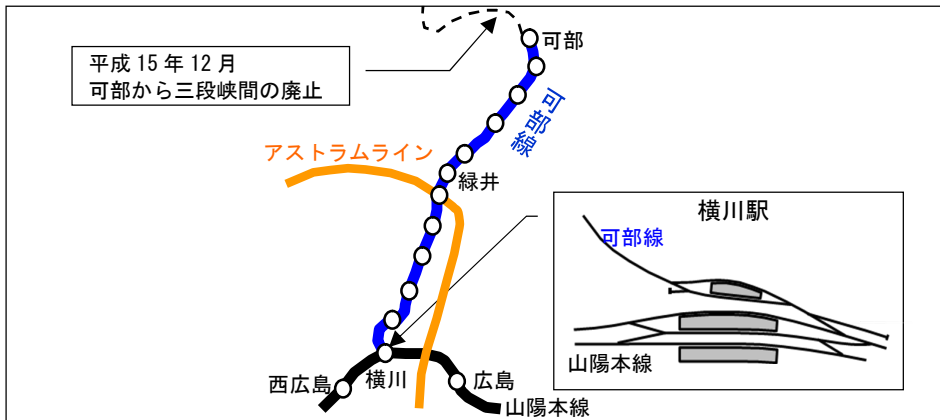
乗車人員 ※七軒茶屋駅 以北	6,306人/日 (開業時)	—	7,961人/日 (開業時) 7,101人/日 (開業5年目)	開業5年目は新型コロナウイルスの影響により利用者が大幅に減少している。		
○事業の効果の発現状況						
評価項目		評価結果				
		《効果・影響及び指標》			《事業目的・政策目標との関係》	
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅転換（可部駅利用者が新駅に転換）により、可部駅までの平均所要時間の短縮が図られた。 ■ 手段転換（バス利用者が鉄道に転換）により、可部地区から市中心部までの平均所要時間の短縮が図られた。 ■ 横川駅利用者の列車待ち時間の短縮が図られた。 ■ バリアフリー化により、緑井駅利用者の利便性が向上した。 			<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性・速達性といった、地域の交通利便性の向上が図られた。 ・ JR可部線の輸送改善が促進された。 ・ 鉄軌道駅のバリアフリー化が促進された。 	
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ■ 電化延伸区間における利用者数の増加 ・ 1日当たり576人増加 				
■社会全体への効果影響	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルが向上した。 				
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用促進などの活動が展開され、地域の活性化が図られた。 			<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通機関の充実、交流機会の拡充が図られた。 	
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車から鉄道への転換により、NOx排出量及びCO2排出量が減少し、環境改善が図られた。 				
■費用便益分析 [令和3年度価格]注2計算 期間:30年(50年)	費用	29億円 (29億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費			
	便益	34億円 (39億円)	貨幣換算した主要な便益：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	1.2 (1.3)	純現在価値 NPV	5億円 (10億円)	経済的 内部 収益
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、令和3年度（事後評価時点）以降を予測						
○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化						
特になし						
○改善措置の必要性						
事業区間沿線において交通利便性の向上や地域活性化といった目的が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及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事業評価は不要と考える。						

○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

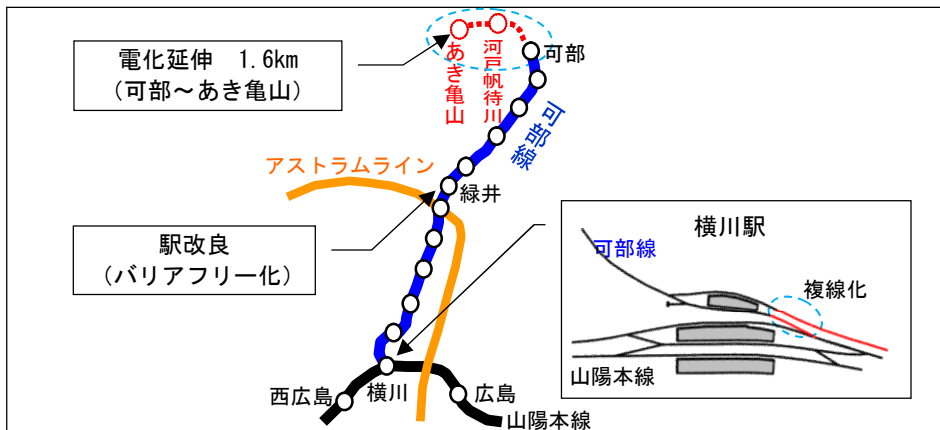
特になし

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○備考

※評価実施時期 令和4年2月

※評価の実施者 広島市道路交通局都市交通部

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：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。

令和3年度防災・減災対策等強化事業推進費に向けた 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	補助事業等	27
合 計		27

令和3年度防災・減災対策等強化事業推進費に係る新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (大洗鹿島線) 鹿島臨海鉄道株式会社	0.16	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差する区間があるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (日光線、伊勢崎線) 東武鉄道株式会社	1.7	耐震対策	伊勢崎線は片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であり、日光線は緊急輸送道路と交差する区間があるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (東葉高速線) 東葉高速鉄道株式会社	3.6	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約6万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (京成本線) 京成電鉄株式会社	1.01	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (東横線、大井町線) 東急電鉄株式会社	1.8	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約6万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業 (臨海副都心線) 東京臨海高速鉄道株式会社	1.9	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3万人以上の線区であり、緊急輸送道路と並走する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (鉄道線) 遠州鉄道株式会社	1.7	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (天竜浜名湖線) 天竜浜名湖鉄道株式会社	0.19	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差する区間があるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (名古屋本線、常滑線、瀬戸線、豊田線) 名古屋鉄道株式会社	9.9	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人以上の線区であり、緊急輸送道路と交差する区間もあるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (名古屋線、大阪線、京都線、奈良線、南大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	16	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	0.86	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (南海本線) 南海電気鉄道株式会社	1.4	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約8万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業 (本線、阪神なんば線) 阪神電気鉄道株式会社	4.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約6万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (本線) 山陽電気鉄道株式会社	1.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (水島本線、港東線) 水島臨海鉄道株式会社	0.34	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差する区間があるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(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)春日駅 東京都交通局	0.10	浸水対策	本駅は、東京都が平成27年度の水防法改正を受け更新を行った、「想定し得る最大規模の降雨」を前提とした新たな浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策)牛込神楽坂駅 東京都交通局	0.02	浸水対策	本駅は、東京都が平成27年度の水防法改正を受け更新を行った、「想定し得る最大規模の降雨」を前提とした新たな浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜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 金指和彦)

地下高速鉄道整備事業 (浸水対策) 飯田橋駅 東京都交通局	0.08	浸水対策	本駅は、東京都が平成27年度の水防法改正を受け更新を行った、「想定し得る最大規模の降雨」を前提とした新たな浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <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 金指和彦)
-------------------------------------	------	------	---	-----------------------------

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
本線 三ツ境駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社	2.8	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が5.8万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
いずみ野線 南万騎が原駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社	2.8	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が1.2万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <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。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
いずみ野線 緑園都市駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社	2.8	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が2.5万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <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。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
いずみ野線 弥生台駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社	2.8	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が1.5万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <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。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

<p>いずみ野線 いずみ野駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社</p>	<p>5.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が1.4万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>いずみ野線 いずみ中央駅 ホームドア整備事業 相模鉄道株式会社</p>	<p>2.8</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が1.6万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑していることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>大阪モノレール線 沢良宜駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社</p>	<p>1.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅はホームまでの高低差が大きく、軌道側面には電車線があるため、乗客がホームから転落した場合、重大な事故につながる恐れがあることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>国際文化公園都市モノレール線 豊川駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社</p>	<p>1.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅はホームまでの高低差が大きく、軌道側面には電車線があるため、乗客がホームから転落した場合、重大な事故につながる恐れがあることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>国際文化公園都市モノレール線 公園東口駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社</p>	<p>1.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p>本駅はホームまでの高低差が大きく、軌道側面には電車線があるため、乗客がホームから転落した場合、重大な事故につながる恐れがあることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 また、全ての駅にホームドア整備を計画しており、本整備事業は当該計画に対応している。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>