

個別公共事業の評価書（その5）

—令和3年度—

令和4年3月25日 国土交通省

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

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

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

（参考資料）

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和3年度防災・減災対策等強化事業推進費等に係る評価として、補助事業等について、新規事業採択時評価31件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

| 事業名 | 評価項目 | | | 評価を行う過程において使用した資料等 | 担当部局 |
|--------------------------|--|--|---|--|-----------|
| | 費用便益分析 | | 費用便益分析以外の 主な評価項目 | | |
| | 便益 | 費用 | | | |
| 河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM) | <ul style="list-style-type: none"> ・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合) | <ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 | <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況等 | <ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計等 | 水管理・国土保全局 |
| 都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法) | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境等改善便益 ・残存価値 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響 | <ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ | 鉄道局 |

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

令和3年度予算に係る新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 新規事業採択箇所数 |
|------|------|-----------|
| 河川事業 | 補助事業 | 4 |
| 合計 | | 4 |

| | | |
|----|--|---|
| 総計 | | 4 |
|----|--|---|

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 | 27 |
| 合計 | 27 |

| | |
|----|----|
| 総計 | 27 |
|----|----|

令和3年度予算に係る新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】 （補助事業等）

| 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 | | | | |
| 新川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業 愛知県等 | 83 | 2,275 ※ | 【内訳】 被害防止便益 2,241億円 残存価値 34億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数: 1,572戸 年平均浸水被害軽減面積: 157ha | 1,710 ※ | 【内訳】 建設費 1,526億円 維持管理費 184億円 | 1.3 ※ | ・庄内川水系新川圏域河川整備計画 区間では、一連の効果を発現する区 間全体の河川改修及び流域貯留浸透 施設の整備が完了すると、河川整備 計画規模の洪水が発生した場合に、 978ha、10,278戸の浸水被害が解消 される。 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木淑充) |
| 境川・猿渡川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業(境川) 愛知県等 | 39 | 3,192 ※ | 【内訳】 被害防止便益:3,182億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数: 1,780戸 年平均浸水被害軽減面積: 175ha | 422 ※ | 【内訳】 建設費:376億円 維持管理費:45億円 | 7.6 ※ | ・境川水系河川整備計画水系河川整 備計画各計画区間では、一連の効果 を発現する区間全体の河川改修及び 流域貯留浸透施設の整備が完了する と、河川整備計画規模の洪水が発生 した場合に、614ha、7,941戸の浸水 被害が解消される。 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木淑充) |

| | | | | | | | | |
|---|-----------|--------------------|---|--------------------|---|------------------|---|---|
| <p>境川・猿渡川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業（猿渡川） 愛知県等</p> | <p>7</p> | <p>675 ※</p> | <p>【内訳】 被害防止便益:671億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数: 85戸 年平均浸水被害軽減面積: 7ha</p> | <p>132 ※</p> | <p>【内訳】 建設費:118億円 維持管理費:14億円</p> | <p>5.1 ※</p> | <p>・猿渡川水系河川整備計画の計画区 間では、一連の効果を発現する区間 全体の河川改修及び流域貯留浸透施 設の整備が完了すると、河川整備計 画規模の洪水が発生した場合に、猿 渡川147ha、猿渡川1,692戸の浸水被 害が解消される。</p> | <p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木淑充)</p> |
| <p>大和川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業 奈良県等</p> | <p>68</p> | <p>3,754 ※</p> | <p>【内訳】 被害防止便益:3,746億円 残存価値:8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,200 戸 年平均浸水軽減面積: 213ha</p> | <p>1,013 ※</p> | <p>【内訳】 建設費 908億円 維持管理費 105億円</p> | <p>3.7 ※</p> | <p>・大和川水系の4つの圏域（平城・ 生駒いかるが・布留飛鳥・曾我葛 城）の河川整備計画の各計画区間 では、一連の効果を発現する区間全 体の河川改修及び流域貯留浸透施 設等の整備が完了すると、内水被害 が大きかった平成29年台風21号に よる豪雨では、浸水面積264ha、 全壊半壊1棟、床上浸水78戸、 床下浸水180戸の浸水被害が 軽減される。</p> | <p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 佐々木淑充)</p> |

※費用便益比については、一連の整備効果を発現する区間で算出している。

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))

(補助事業等)

| 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) |

| | | | | |
|---|------|------|---|----------------------------------|
| <p>耐震対策事業 (東横線、大井町線) 東急電鉄株式会社</p> | 1.8 | 耐震対策 | <p>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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p> |
| <p>耐震対策事業 (臨海副都心線) 東京臨海高速鉄道株式会社</p> | 1.9 | 耐震対策 | <p>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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p> |
| <p>耐震対策事業 (鉄道線) 遠州鉄道株式会社</p> | 1.7 | 耐震対策 | <p>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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p> |
| <p>耐震対策事業 (天竜浜名湖線) 天竜浜名湖鉄道株式会社</p> | 0.19 | 耐震対策 | <p>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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p> |
| <p>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</p> | 9.9 | 耐震対策 | <p>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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p> |

| | | | | |
|---|------|------|--|-------------------------|
| 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)))(
補助事業等)

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

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))
(補助事業等)

| 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) |
| 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 | 5.5 | ホームドア | 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。 | 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> |