

令和5年3月31日
国土交通省鉄道局

令和5年度予算及び令和4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5年度予算及び令和4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
鉄道局参事官（新幹線建設）室	直通03-5253-8552
総務課企画室	直通03-5253-8542

令和5年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	59
		0
合 計		59

令和5年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
整備新幹線整備事業	補助事業等	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
合計		0	1	0	1	0	2	2	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4年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
都市・幹線鉄道整備事業 補助事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
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

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

令和5年度予算に向けた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】

(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			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				
ハピラインふくい新 駅設置事業 株式会社ハピライン ふくい	4.5	6.0	<p>【内訳】 利用者便益：5.0億円 供給者便益：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 駅アクセス時間の短縮 【転移利用者(徒歩)】 ・王子保駅利用者 7分(653m)短縮 ・武生駅利用者 10分(923m)短縮</p>	4.2	<p>【内訳】 建設費：3.8億円 維持改良・再投資： 0.38億円</p>	1.4	<p>・鉄道の利便性向上により、外出機 会の増加によって交流が促進され、 地域の活性化が期待できる。</p> <p>・駅勢圏の増加により新たな宅地化 を促進し、定住人口の増加が期待で きる。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	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				
列車運行円滑化事業 (南北線さっぽろ 駅) 札幌市交通局	110	96	<p>【内訳】 利用者便益：100億円 供給者便益：▲3.7億円</p> <p>【主な根拠】 ■駅構内の混雑緩和による移動 時間の短縮効果 ・ホーム～JR札幌駅方面出 口：最大30秒/人 ・ホーム～北4西3方面出口：最 大61秒/人 ■乗降時間の短縮による遅延時 間の短縮効果 ・1列車あたり平均20秒(ピーク 時間)</p>	88	<p>【内訳】 建設費：84億円 車両費：3.5億円</p>	1.1	<p>・ホームを増設することでホーム上 の混雑緩和が図られることによる安 全性の向上。 ・隣接する再開発事業と一体的に整 備することによる札幌駅周辺の賑わ い形成への貢献。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
バリアフリー化事業 (西神線妙法寺駅) 神戸市交通局	3.2	エレベーター	<p>本駅が所在する神戸市は、更なる高齢化やシニア就業者の増加、障害者雇用の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。</p> <p><利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
浸水対策事業(南北 線志茂駅、王子神谷 駅) 東京地下鉄株式会社	4.3	浸水対策	<p>平成22年4月の中央防災会議「大規模水害対策に関する専門調査会」において、荒川氾濫時の被害想定が示され、地上の浸水のみならず、氾濫水が地下鉄のトンネル等を通じて都心部まで達することで被害が拡大する可能性が指摘されたことを受け、要対策箇所を精査した結果、浸水が想定される駅の出入口に防水扉を設置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> ・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。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

【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	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					
鶴川駅総合改善事業 小田急電鉄株式会社	74	86	65	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ホームドア整備による駅利用者のホーム上での安全性向上。 エスカレーター、エレベーター及びバリアフリートイレの整備によるバリアフリー化及び駅利用者の利便性向上。 地域交流拠点施設の整備による駅利用者や周辺住民の交流活動の拡大。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)	

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)
室蘭本線登別駅バリアフリー化事業 北海道旅客鉄道株式会社	8.2	エレベーター	日本有数の観光地である登別温泉の最寄り駅である本駅では、日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、大きな荷物を持った観光客への配慮が求められるところ、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。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
函館本線発寒中央駅バリアフリー化事業 北海道旅客鉄道株式会社	3.3	エレベーター	本駅は駅舎北側からの経路はバリアフリー化されているが、駅舎南側からの経路はバリアフリー化されておらず、車椅子使用者等は駅舎北側まで迂回する必要があるため、移動等円滑化された経路が複数化され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〉 ・高齢者、身体障害者等が移動できる代替経路が新たに確保される。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
あいの風とやま鉄道線福岡駅バリアフリー化事業 あいの風とやま鉄道株式会社	6.6	エレベーター	本駅が所在する高岡市では、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、令和3年度に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、高齢者や障がい者等にやさしい歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、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。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
あいの風とやま鉄道線越中大門駅バリアフリー化事業 あいの風とやま鉄道株式会社	8.0	エレベーター	本駅が所在する射水市では、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、越中大門駅をはじめとするバリアフリー化に向けた事業を具体化し、越中大門駅周辺地区におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、令和3年度に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。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
山陽本線新井口駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	7.1	エレベーター	本駅はJR山陽本線・広島電鉄宮島線・路線バス等を結ぶ交通結節点となっており、西部商工センター地区の交通拠点としての機能を有している。また、周辺には、官公庁施設、商業施設、医療施設、公園などが分布しており、駅の利用者数も多い。これらへの配慮が求められるところ、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。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
鹿児島本線木葉駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	2.5	エレベーター	玉東町では「駅を中心としたまちづくり」が掲げられ、駅周辺での定住促進施策が展開されてきた結果、多様な世代の移住が進んでいるが、高齢者や障がい者に対する移動円滑化の対策はこれからの課題であり、玉東町のまちづくりの核となる木葉駅についてもバリアフリー化がなされていないことから、段差解消を目的としたエレベーター整備等、移動等の円滑化を促進する経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
日豊本線佐佐木駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	3.9	エレベーター	本駅の下り線を利用する場合には跨線橋を渡る必要があり、全ての利用者に優しいバリアフリー化への要望が期待されているところ。本駅に移動円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 〈利用者への効果・影響〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
鹿児島本線山之口駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	0.68	バリアフリー施設	本駅は、令和9年に開催される「全国障害者スポーツ大会」等に向けて、駅周辺整備に合わせて駅のバリアフリー化への配慮が求められるところ、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。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

長崎線多良駅バリアフリー化事業 一般社団法人 佐賀・長崎鉄道管理センター	0.17	バリアフリー施設	本駅の西側には、太良町が定住人口の増加や地域の活性化を図ることを目的として、子育て世帯を主軸とした中堅所得者向け定住促進住宅を整備しており、小中学校や商店街などを中心として一定規模の集落を形成していることから、本駅西側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。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
---	------	----------	--	-----------------------------

(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)
東北高速線と泉中央駅ホームドア整備事業 東北高速鉄道株式会社	10	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が2.6万人あり、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。また、階段及び柱によりホーム狭い部分があり、ホームからの転落や列車との接触の危険性があることから、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(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 (予讃線、土讃線、牟岐線、予土線) 四国旅客鉄道株式会社	3.2	落石等対策	国道32号等が隣接している路線または沿線に河川がある路線のため、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> ・鉄道沿線の斜面を防護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 (久大線) 九州旅客鉄道株式会社	0.10	落石等対策	国道210号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> ・鉄道沿線の斜面を防護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)

【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 (本線) 京成電鉄株式会社	1.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約50,000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 (小田原線) 小田急電鉄株式会社	1.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約17万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	1.7	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約17万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) 京浜急行電鉄株式会社	1.8	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約13万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 (三ヶ尻線) 秩父鉄道株式会社	0.80	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、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 (羽田空港線) 東京モノレール株式会社	1.0	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 (鉄道線) 遠州鉄道株式会社	3.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約17万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 (常滑線) 名古屋鉄道株式会社	2.0	耐震対策	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、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業（難波線） 近畿日本鉄道株式会社	2.4	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（今津線） 阪急電鉄株式会社	0.57	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（高野線、高師浜線） 南海電気鉄道株式会社	0.77	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、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	0.48	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万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（本線） 山陽電気鉄道株式会社	1.5	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万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（和歌山港線） 和歌山県	3.0	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、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（井原線） 井原鉄道株式会社	2.3	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、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（予讃線） 四国旅客鉄道株式会社	4.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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（天神大牟田線） 西日本鉄道株式会社	0.42	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、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)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (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(石勝線・根室線) 北海道旅客鉄道株式会社	1.8	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流失・傾斜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(京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	2.6	豪雨対策	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、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流失・傾斜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	1.2	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜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(妙見線) 能勢電鉄株式会社	0.15	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(予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.26	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)
豪雨対策事業(天神大牟田線) 西日本鉄道株式会社	0.30	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(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(田園都市線) 東急電鉄株式会社	0.12	浸水対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約14万人以上の線区であるため、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)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道施設総合安全対策事業(踏切保安設備整備))

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)
踏切保安設備整備事業 (千歳線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び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 (上滝線、本線) 富山地方鉄道株式会社	0.30	踏切保安設備	付近に幼稚園及び小学校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 (新宿線) 西武鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び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 (井の頭線) 京王電鉄株式会社	0.24	踏切保安設備	付近に老人福祉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 (大井町線) 東急電鉄株式会社	0.25	踏切保安設備	付近に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) 相模鉄道株式会社	0.36	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と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	1時間の鉄道交通量が15本を超え、かつ、1日当たりの踏切自動車交通遮断量が2000台以上と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 (常総線) 関東鉄道株式会社	0.13	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 (上毛線) 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に小学校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 (小湊鉄道線) 小湊鉄道株式会社	0.25	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 (明知線) 明知鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	直近5年間に於いて2回以上の事故が発生したため、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 (程原線) 近畿日本鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多く、付近に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 (京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	0.59	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と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（京都線、神戸線） 阪急鉄道株式会社	0.41	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と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	0.09	踏切保安設備	付近に老人福祉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	0.15	踏切保安設備	付近に老人福祉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（妙見線） 能勢電鉄株式会社	0.02	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多く、付近に老人福祉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（鳴門線、予讃線） 四国旅客鉄道株式会社	0.03	踏切保安設備	付近に老人福祉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)

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[株式会社ハピラインふくい]

○事業内容				
概要	事業名	ハピラインふくい新駅設置事業	整備区間	王子保駅～武生駅間
	供用年度	令和7年度中(予定) (建設期間:令和6年度)	総事業費	446百万円 (令和2年度価格)
目的	≪当該事業の背景・必要性≫ ・令和6年春の北陸新幹線敦賀～金沢駅間の延伸開業に伴い、福井県内並行在来線のJR北陸本線は第三セクター鉄道の「ハピラインふくい」として地域に密着した鉄道として開業する。 ・武生商工高校は、現在、越前市内に商業、工業の二つのキャンパスが離れて位置しており、令和7年4月から王子保駅～武生駅間に位置する工業キャンパスに統合される計画である。 ・王子保駅～武生駅間に新駅を設置して通学利便性の向上を図るとともに、沿線地域からの交通利便性を高め、「ハピラインふくい」の持続性の確保につなげる。			
	≪事業目的(ミッション)≫ ・統合される武生商工高校の通学利便性の向上と沿線地域からの交通利便性向上による新たな利用者の獲得を図る。		≪関連する政策目標≫ ・「福井県並行在来線地域公共交通計画(令和3年10月策定)」の施策・事業の1つとして王子保駅～武生駅間への新駅の設置を位置づけており、利便性の向上を図るとともに、利用者の増加による収支の改善を見込む。	
○事業による効果・影響の評価				
評価項目		評価結果		
■利用者への効果・影響		■駅へのアクセス向上 ・王子保駅～武生駅間の最寄り駅までの所要時間の短縮 〈新駅設置前〉 ・王子保駅転移:徒歩17分(1,525m) ・武生駅転移:徒歩15分(1,339m) 〈新駅設置後〉 ・王子保駅転移:徒歩10分(872m) ・武生駅転移:徒歩5分(416m)	<事業目的との関係> ・新駅周辺に立地する住宅地や高校の通勤・通学・日常的な移動の利便性が向上する。	
■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増:開業時 ・新駅の年間利用者数:104,390人/年(うち増加利用者数:40,880人/年) ・運賃収入増:12,755千円/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。	
■社会全体への効果・影響	住民生活	・主要な目的駅となる福井駅への所要時間が短縮され、利便性が向上する。	<政策目標の関係> ・越前市都市計画マスタープランのまちづくりの基本目標の1つである持続可能なネットワーク型コンパクトシティの形成に寄与する。	
	地域経済	・鉄道の利便性向上により、外出機会の増加によって交流が促進され、地域の活性化が期待できる。	・同上	
	地域社会	・駅勢圏の増加により新たな宅地化を促進し、定住人口の増加が期待できる。	・越前市都市計画マスタープランのまちづくりの基本理念である持続可能な定住都市の形成に寄与する。	
	環境	・鉄道利用への転換に伴う自動車利用者に減少により、NO _x 排出量、CO ₂ 排出量の減少が期待できる。		
	安全	・鉄道利用への転換に伴う自動車利用者に減少により、交通事故の減少が期待できる。		

○費用便益分析							
[令和2年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	費用	419百万円 (474百万円)		貨幣換算した主要な費用： 建設費、維持改良・再投資費			
	便益	603百万円 (678百万円)		貨幣換算した主要な便益： 利用者便益、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.43)	純現在価値 NPV	184百万円 (204百万円)	経済的内部収益率 EIRR	8.2% (8.3%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
	B/C	1.59 (1.59)	B/C	1.31 (1.30)	B/C	1.39 (1.38)	
	NPV	249百万円 (278)	NPV	142百万円 (157)	NPV	159百万円 (176)	
	EIRR	9.6% (9.7%)	EIRR	7.0% (7.1%)	EIRR	7.6% (7.7%)	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C	1.28 (1.27)	B/C	1.60 (1.59)	-		
	NPV	118百万円 (130)	NPV	226百万円 (252)			
	EIRR	6.8% (6.9%)	EIRR	9.7% (9.8%)			
○採算性分析							
上記分析の基礎とした需要予測 王子保駅～武生駅間の新駅の乗車人員 開業年度 286人/日 (R7)、開業10年後 242人/日 (R17)							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性	・福井県、越前市、ハピラインふくい三者で、開業時期を令和7年度中とする新駅設置に関する十分な協議を行っている。						
事業の成立性	・令和2年度に「並行在来線新駅整備可能性調査業務」を実施し、需要予測、採算性、費用対効果を検証した。 ・令和3年度に「福井県並行在来線地域公共交通計画」を策定し、利便性向上の施策・事業の1つとして位置付けられている。						
○概要図（位置図）							
【整備前】							
<p>王子保駅 ————— 4.3 km ————— 武生駅</p>							
【整備後】							
<p>王子保駅 — 2.5 km — 新駅 — 1.8 km — 武生駅</p>							
○評価結果のまとめ							
当該事業の実施により、最寄り的高校や沿線地域からのアクセス利便性の向上に寄与するとともに、「ハピラインふくい」の利用者数と収益が増加し、持続性の確保にも寄与する。 費用便益分析の結果は良好な水準にあり、本事業の実施は妥当であると考えられる。							
○備考							
※評価実施年度：令和2年度							

新規事業採択時評価 総括表

【札幌市 南北線さっぽろ駅改良事業】

事業者名【札幌市交通局】

○事業概要			
事業名	南北線さっぽろ駅改良事業	整備区間	札幌市営地下鉄南北線さっぽろ駅
開業年度	令和9年度 新ホーム供用開始 (建設期間：令和2年～令和10年度)	総事業費	約110億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・南北線さっぽろ駅の一日平均乗車人員は5.7万人であり、札幌市営地下鉄駅最大の混雑駅となっている。 ・南北線さっぽろ駅は、ホーム形状が島式で狭く、JR札幌駅とを結ぶ最も一般的な経路である北側の階段は著しい混雑が常態化している。 ・札幌市に宿泊する外国人旅行者は年々増加し、今後、2030年の北海道新幹線札幌駅の開業、さっぽろ駅周辺の大規模な再開発事業が計画されており、さっぽろ駅の利用人員の更なる増加が予想される。		
	≪事業目的≫ 現行ホームの東側にホームを増設（1面2線→2面2線）し、現行ホームを麻生方面専用、増設ホームを真駒内方面専用とし、旅客が集中するホーム階段の混雑を緩和するとともに、ホーム上の利用者密度を低減して利用者の安全を確保する。	≪関連する政策目標≫ ○国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月） ・V 安全で安心できる交通の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上 ・Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する ○第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（令和4年10月） ・基本目標18 コンパクトで人にやさしい快適なまち 四季を通じて、誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段が整備されることにより、公共交通を軸とした持続可能でシームレスな交通ネットワークの確立。 ○「第2次札幌市都市計画マスタープラン（平成28年10月）」及び「札幌市立地適正化計画（平成28年3月）」 ・総合的なネットワークの確立 公共交通ネットワークの効果的な運用により、拠点へのアクセス機能の向上、各交通機関の相互連携と質的充実を図る。	
○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	■ホーム、改札口、エスカレーター増設により、混雑が緩和され、歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による南北線さっぽろ駅乗降者の駅構内移動時間の短縮 ・ホーム～JR札幌駅方面出口：最大30秒短縮 ・ホーム～北4西3方面出口：最大61秒短縮 ■乗降時間の短縮による遅延時間の短縮 ・南行線列車：ピーク時間、1列車あたり平均20秒短縮 ■歩きやすさの快適性向上	・利用者の安全性の向上、混雑緩和及び移動時間短縮による利便性の向上が図られ、目標を達成する。	
■供給者への効果・影響	■利便性向上による南北線利用者の増加が期待される ■改札機、エスカレーターの増設によるランニングコストの増加	・公共交通ネットワークの形成に寄与	

■社会全体への効果影響	住民生活	■再開発ビルと繋がる改札口（1箇所）を南行線ホーム上に新設することにより、まちへのアクセス性の向上	・拠点へのアクセス機能の向上に貢献する。
	地域経済	■再開発ビルと繋がる改札口（1箇所）を南行線ホーム上に新設することによる交通結節点機能の向上 ■隣接する再開発事業と一体的に整備することによる札幌駅周辺の賑わい形成に貢献	・利用者の利便性向上が図られ、目標達成に貢献する。 ・駅機能の高度化が実現する。 ・札幌駅周辺の賑わい形成に貢献する。
	地域社会	■鉄道利用の利便性向上による交流機会の増加 ■隣接する再開発事業と一体的に整備することによる札幌駅周辺の都市基盤の強化	・鉄道網の充実・活性化が図られる。 ・地域公共交通の維持・活性化が推進される。
	環境	■鉄道利用者の増加による温室効果ガス低減効果に期待	・誰もが快適に利用でき、環境にもやさしい移動環境・手段の整備に貢献する。
	安全	■ホームを増設することでホーム上の混雑緩和が図られることによる安全性の向上	・公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上が図られる。

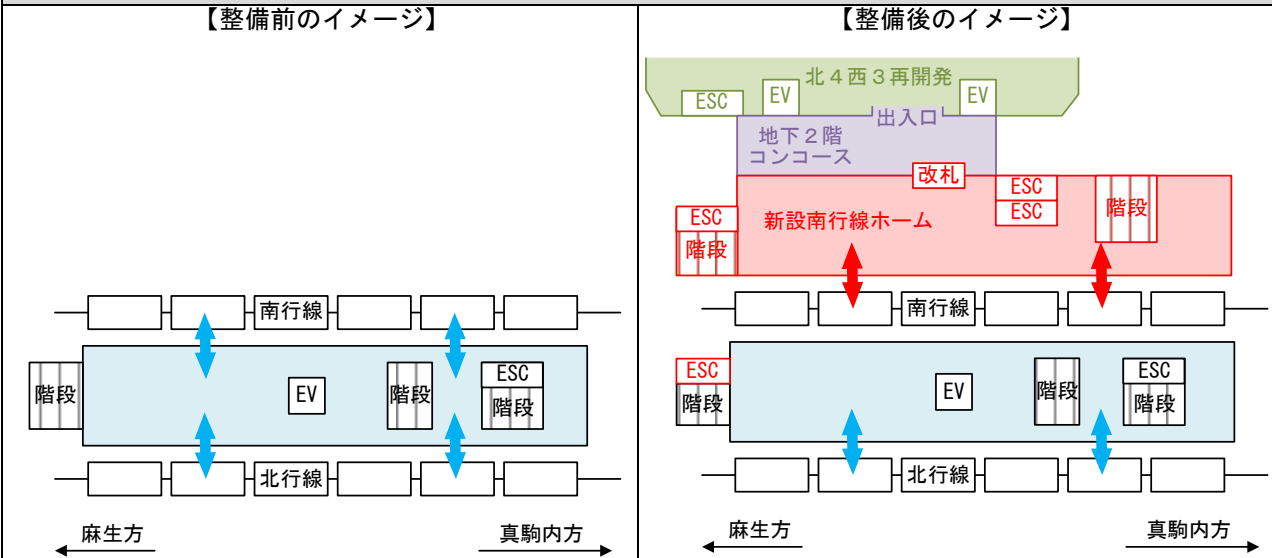
○費用便益分析

[令和4年度 価格] 計算期間： 30年 (50年)	費用	88億円 (88億円)	貨幣換算した主な費用： 改良工事費、車両改造費				
	便益	96億円 (120億円)	貨幣換算した主な便益： 移動速度向上による時間短縮便益、列車遅延解消便益				
	指標	費用便益比 B/C	1.1 (1.4)	純現在価値 NPV	9億円 (32億円)	経済的内部 収益率EIRR	4.8% (6.0%)
	感度分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 1.2 (1.5) NPV 19億円 (45億円) EIRR 5.6% (6.7%)	B/C 1.0 (1.2) NPV 0億円 (23億円) EIRR 4.0% (5.3%)	B/C 1.1 (1.3) NPV 7億円 (28億円) EIRR 4.4% (5.6%)			
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 1.0 (1.2) NPV -1億円 (20億円) EIRR 3.9% (5.2%)	B/C 1.2 (1.5) NPV 18億円 (41億円) EIRR 5.7% (6.7%)	B/C 1.1 (1.4) NPV 12億円 (37億円) EIRR 5.1% (6.3%)					

○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"> 札幌市交通局によるホーム増設が令和元年10月に事業化された。 隣接する「札幌市南口北4西3地区第一種市街地再開発事業」は、令和4年3月に都市計画決定され、令和4年度の再開発組合設立認可、令和5年度の権利変更計画認可に向けた手続きが進められている。
事業の成立性	<p>■上位計画との関連</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄南北線さっぽろ駅を含む北4西3地区は、平成28年5月に策定した「第2次都心まちづくり計画」において、「札幌駅交流拠点」に位置づけられており、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能の強化を図ることとされている。 札幌市は、令和3年11月に策定した「札幌市周辺エリア再整備の基本的な考え方」において、交通基盤の高質化として、地下鉄南北線さっぽろ駅のホーム増設及び北4西3の開発を一体的に進め、円滑な歩行者動線を確保することで利用者の利便性向上を図ると位置づけた。

○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

- ・ホーム、改札口、エスカレーター増設により、混雑が緩和され、事業目的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、ホーム、改札口、エスカレーター増設により、混雑が緩和され、歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による南北線さっぽろ駅乗降者の駅構内移動時間の短縮が図られる等、利用者の利便性向上が期待される。
- ・供給者への効果・影響については、利便性向上による南北線利用者の増加が期待されるが、改札機、エスカレーターの増設によるランニングコストの増加が想定される。
- ・社会全体への効果影響については、再開発ビルと繋がる改札口（1箇所）を南行線ホーム上に新設することにより、まちへのアクセス性向上や交通結節点機能の向上が図れる。また、隣接する再開発ビルと一体的に整備することによる札幌駅周辺の賑わい形成に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、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、社会効率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見られている。
- ・事業の成立性については、「札幌市周辺エリア再整備の基本的な考え方」において本事業及び北4西3地区の開発を一体的に進めることが位置づけられており、事業の実施環境は良好であると評価される。

○備考

※評価実施時期：令和4年度

※評価の体制（有識者の委員会等）：札幌市営企業調査審議会交通部会

※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（平成24年9月）」
- ・南北線さっぽろ駅時間帯別改札機通過人員、駅間ODデータ（札幌市交通局）
- ・第4回道央都市圏パーソントリップ調査（北海道、札幌市）
- ・「平成30年度地下鉄駅利用実態等検討業務報告書」（札幌市交通局）
- ・「毎月勤労統計調査（基幹統計調査）地方調査 令和3年」（札幌市集計結果）
- ・「建築設計資料集成」（2003年2月）

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【小田急電鉄株式会社】

○事業内容				
概要	事業名	鶴川駅総合改善事業	整備区間	小田原線 鶴川駅
	供用年度	令和11年度(建設期間:令和5~10年度)	総事業費	74億円(令和4年度価格)
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鶴川駅は、南北に改札を持つ地平駅で、一日の平均乗降人員は5.2万人(令和3年度)である。また、路線バス利用者も多く、一日620本が運行され、乗降人員は1.9万人(H30PT調査)となっているが、南口には駅前広場が整備されておらず、北口駅前広場に路線バス、タクシー等が集中するため、駅近傍で慢性的な交通渋滞が発生している。さらに、北口駅前広場が狭隘なため、一部のバス停が隣接道路に設置されるなど、飽和状態となっている。また、鶴川駅周辺では、駅の南北が線路によって分断されており、ピーク時踏切遮断時間が1時間あたり32分と長く(令和元年度)、南北の歩行者のつながりが分断されている状況である。 ・現在、町田市では、北口交通広場整備事業および鶴川駅南土地区画整理事業により、現北口駅前広場の移設及び南口駅前広場の整備が推進されているが、北口駅前広場の移設により、バス停が現位置より約130m東側になるため、路線バスから鉄道への乗換移動時間が増大してしまうことが課題となる。 ・また、社会的ニーズが高いホームドアが未整備であるほか、転落防止柵や手すりなどのバリアフリー設備の一部未整備、バリアフリースイレが標準的な整備内容を満たしていないという課題を抱えている。 ・これらの課題を踏まえ、橋上駅舎化による改札の集約により、現状の課題への対応や駅へのアクセス利便性向上及びバリアフリー施設整備による安全性の向上を図るものである。 			
		<p>《事業目的(ミッション)》</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 橋上駅舎化及び自由通路との接続による駅利用者の利便性向上及びバス利用者の駅アクセスの利便性向上を図る。 ② ホームドアの整備により駅利用者の安全性向上を図る。 ③ エスカレーター、エレベーター、バリアフリースイレの整備により駅のバリアフリー化及び駅利用者の利便性向上を図る。 ④ 駅機能の高度化(地域交流拠点施設整備)により、駅利用者及び周辺住民の交流活動の拡大を図る。 	<p>《関連する政策目標》</p> <p>(1)国土交通省政策評価基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Ⅱ バリアフリー社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> 3 総合的なバリアフリー化を推進 ・Ⅴ 安全で安心できる交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> 14 公共交通の安全確保、鉄道の安全性向上 ・Ⅷ 都市・地域交通等の快適、利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 26 鉄道網を充実・活性化させる <p>(2)地域計画等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの基本方針 <ol style="list-style-type: none"> ① 安全で便利な交通機能の強化 ② 快適で賑わいのある駅前空間の創出 ③ 駅周辺の住環境の向上 (鶴川駅周辺再整備基本方針より) 	
○事業による効果・影響の評価				
	評価項目	評価結果		
■利用者への効果・影響	・駅アクセスの利便性向上	《事業目的、政策目標との関係》 橋上駅舎化及び自由通路との接続により、駅利用者の利便性向上及びバス利用者の駅アクセスの利便性向上が図られる。		
	・ホームドアの整備による安全性向上	《事業目的、政策目標との関係》 ホームドアの整備により、駅利用者のホーム上での安全性向上が図られる。		
	・エスカレーター、エレベーター、バリアフリースイレの整備によるバリアフリー化及び利便性向上	《事業目的、政策目標との関係》 エスカレーター、エレベーター、バリアフリースイレの整備により、駅のバリアフリー化及び駅利用者の利便性向上が図られる。		

	・地域交流拠点施設整備による交流活動の拡大	《事業目的、政策目標との関係》 地域交流拠点施設が整備されることで、駅利用者や地域住民の交流活動が拡大し、駅を中心としたまちづくりによる地域活力の向上が図られる。	
■社会全体への影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 橋上駅舎化及び自由通路との接続により、駅利用者の利便性向上及びバス利用者の駅アクセスの利便性が向上 	《事業目的、政策目標との関係》 ・安全で便利な交通機能の強化に貢献
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 南北自由通路と駅舎を接続することにより、駅利用者の快適性や駅の魅力が向上 地域交流拠点施設の整備により、交流人口が増加 	《事業目的、政策目標との関係》 ・快適な駅空間の創出に貢献 ・まちの賑わいづくりに寄与

○費用便益分析

[令和4年度価格] 計算期間：30年 (50年)	費用	65億円 (67億円)	貨幣換算した主な費用：建設費、施設更新費		
	便益	86億円 (102億円)	貨幣換算した主な便益：移動時間短縮等		
	指標	費用便益比率 B/C 1.31 (1.53)	純現在価値 NPV 20億円 (35億円)	経済的内部収益率 6.22% (6.91%)	
	感度分析結果	総便益+10%	総費用+10%	建設期間+1年	
		B/C 1.45(1.68) NPV 29億円(46億円) EIRR 7.07%(7.67%)	B/C 1.20(1.39) NPV 14億円(29億円) EIRR 5.43%(6.21%)	B/C 1.30(1.52) NPV 19億円(33億円) EIRR 6.16%(6.86%)	
	総便益-10%	総費用-10%	建設期間-1年		
	B/C 1.18(1.37) NPV 12億円(25億円) EIRR 5.31%(6.11%)	B/C 1.45(1.69) NPV 27億円(42億円) EIRR 7.13%(7.72%)	B/C 1.42(1.65) NPV 27億円(43億円) EIRR 7.46%(8.11%)		

上記分析の基礎とした需要予測：

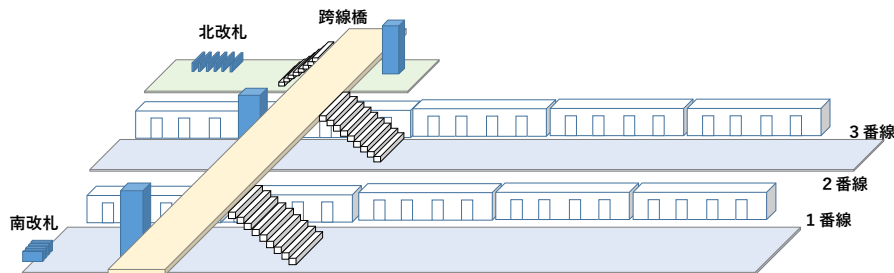
- ・鶴川駅乗降者数（2030年）：51.7千人/日（整備前）、52.7千人/日（整備後）
- ※新型コロナウイルスの影響等による需要減を考慮

○事業の実施環境の評価

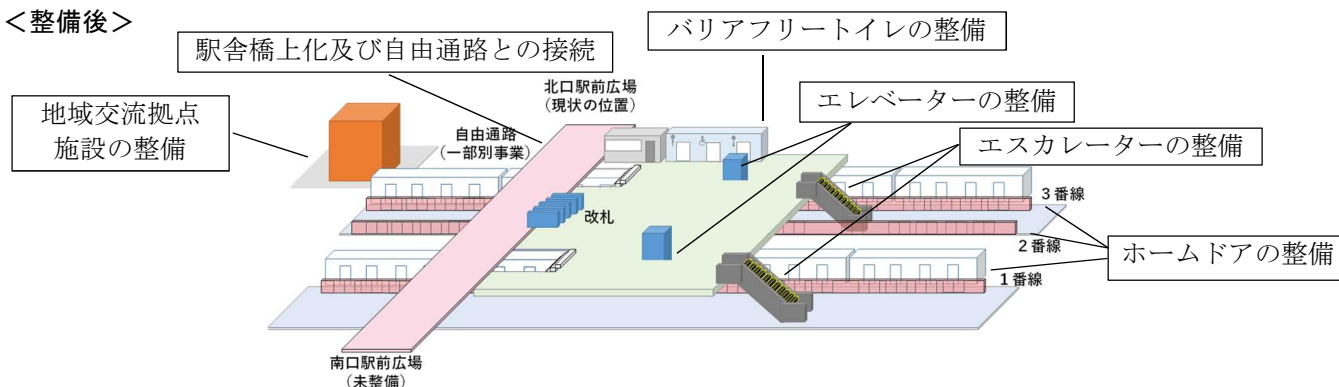
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係地方自治体、事業者等の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・関東運輸局、町田市および小田急電鉄株式会社からなる協議会において、整備計画を策定。 ・2022年3月に町田市と鶴川駅周辺再整備事業に関する基本協定書を締結の上、実施に向けて協議中である。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道用地内での事業のため、新たな用地取得は不要である。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関係 <ul style="list-style-type: none"> ・鶴川駅周辺における交通利便性の向上を図ることが「町田市都市計画マスタープラン」で列挙されているとともに、鶴川駅周辺の交通機能強化及び駅利用者の利便性・快適性の向上に向けた具体的な整備方針が「鶴川駅周辺再整備基本方針」で列挙されている。

○概要図

<整備前>



<整備後>



○評価結果のまとめ

本事業における効果として、橋上駅舎化による駅アクセスの利便性向上、ホームドアの整備による安全性向上、エスカレーター・エレベーター・バリアフリースイールの整備によるバリアフリー化及び利便性向上などが期待される。さらに、地域交流拠点施設の整備により、駅利用者や周辺住民の交流活動の拡大が期待されるなど、駅を中心としたまちづくりに大きく貢献する。

また、本事業に係る費用便益分析の結果は十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断できる。

○備考

- ・評価実施年度：令和4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 等
- ・評価の体制（有識者の委員会等）：
小田急鶴川駅総合改善事業評価委員会（令和5年1月20日実施）

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。

令和5年度予算に向けた再評価結果一覧

様式6

【公共事業関係費】

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間) (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	再々評価	23,159	19,014 (残事業費=18,899)	【内訳】 利用者便益: 6,313億円 (残事業費=6,313億円) 供給者便益: 11,811億円 (残事業費=11,811億円) 環境等改善便益: 192億円 (残事業費=192億円) 残存価値: 698億円 (残事業費=582億円) 【主な根拠】 輸送密度: 16,900人キロ/日・km(新函館北斗・札幌間)	21,314 (残事業費=14,576)	【内訳】 建設費: 18,262億円 (残事業費=12,213億円) 用地関係費: 1,123億円 (残事業費=435億円) 維持更新投資費: 1,928億円 (残事業費=1,928億円)	0.9 (残事業費=1.3)	<ul style="list-style-type: none"> 再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であること及び総事業費増額により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 主要区間の所要時間短縮 東京駅～札幌駅間の所要時間(最速達)約2時間55分短縮(想定) 函館駅～札幌駅間の所要時間(最速達)約2時間10分短縮(想定) 沿線の交流人口が増加(推計値) 北海道(道南除く)～道南(約1.1倍) 北海道(道南除く)～道北(約1.2倍) 生産性向上による生産額の増加年間約453億円の増加(推計値) 滞在可能時間の増加 輸送安定性の確保 交流人口の拡大 まちづくり事業の推進 観光面での活性化、インバウンド観光客への誘致 優等列車踏切障害事故の解消等 	継続	大臣官房 参事官(新幹線建設)室 (参事官 中野智行)	

【都市・幹線鉄道整備事業】

【都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事))】

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	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)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
列車運行円滑化事業(浅草線泉岳寺駅) 東京都交通局	長期間継続中	615	703	【内訳】 利用者便益: 728億円 供給者便益: ▲25億円 【主な根拠】 ■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 ■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	441	【内訳】 建設費: 441億円	1.6	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー性の向上 駅規模の拡大による利用者の増加に伴う駅周辺地区の拠点性の向上 品川駅周辺での交通利便性の向上による経済社会の発展 鉄道利便性向上に伴う自動車から鉄道への移動手段の転換により、CO2等排出量が減少し、地球環境改善への寄与 鉄道利便性向上に伴い自動車交通量が減少し、交通事故の削減への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> 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であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 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。また、エレベーターによるバリアフリー化により駅利用者の利便性を向上させる。 【事業の進捗の見込み】 供用年度: 令和9年度一部供用開始 【コスト削減等】 既設構造物の壁や柱の撤去を伴う構築物など難度の高い設計を行うにあたり、第三者の専門家を委員とする「技術検討委員会」を設置して、既設構造物の強度評価や新旧構造物の接続方法など、合理的な設計手法の選定等を検討している。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】（再評価）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 新函館北斗・札幌間		整備 区間	新函館北斗・札幌間	
	供用 年度	新規事業採択時	平成 48 年度（令和 18 年度） （建設期間：24 年間）		新規事業採択時	16,700 億円 （H23.4 価格）
		再評価時	平成 43 年度（令和 13 年度） （建設期間：19 年間）		総事 業費	23,200 億円 （R4.4 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。			再評価時
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、「安定的な財源見通しを確保した上で、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>					
	<p>《事業目的》</p> <p>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及び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。</p>			<p>《関連する政策目標》</p> <p>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。</p>		
○事業をとりまく社会経済状況等の変化						
<p>■経済情勢の変化</p> <p>経済成長率については、リーマンショック・東日本大震災以降は 1~2%前後で推移していたが、新型コロナウイルスの影響により令和 2 年頃に大きく落ち込んだ。令和 3 年は約 2%まで回復している。</p> <p>■人口及び流動量等の変化</p> <p>人口については全国的に減少傾向にあり、北海道も減少傾向がみられる。一方で首都圏は増加傾向が続いている。北海道の将来人口については、減少傾向が続くと推計されているが、事業採択時及び前回再評価時（平成 29 年度）の想定より減少傾向は抑えられている。道央と各地域の流動量及び各交通機関の運行本数は、概ね横ばいで推移しており、前回の再評価時から大きな変化はないものと判断される。新型コロナウイルスの影響により令和 2 年頃から各機関とも流動量は大きく落ち込んでいるが、緩やかな回復傾向も見て取れる。</p> <p>■競合交通機関の整備状況</p> <p>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。</p> <p>■新型コロナウイルス（COVID-19）による影響</p> <p>令和元年より全世界で新型コロナウイルス感染症が流行しはじめ、国内でも令和 2 年頃から、感染者数の増加に伴い、緊急事態宣言が発令される等、経済活動に多大な影響を及ぼしてきたが、コロナ禍からの社会経済活動の正常化が進みつつある中、緩やかな持ち直しが続いている。</p> <p>■総括</p> <p>社会経済状況等の動向については、全般的に前回再評価時（平成 29 年度）から大きな変化は無いが、新型コロナウイルスの影響により令和 2 年度以降、各指標で大きく数値が落ち込んだ。現在は社会経済活動の正常化が進みつつあり、国内の流動量を見ても回復傾向に向かっていることが示唆される。新型コロナウイルスの影響による社会経済状況等の変化については、引き続き注視していく必要がある。</p>						
○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析）						
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> <ul style="list-style-type: none"> ・東京駅～札幌駅の所要時間（最速達） 約 2 時間 55 分短縮（想定） ・函館駅～札幌駅の所要時間（最速達） 約 2 時間 10 分短縮（想定） 			

	運賃・料金の変化	■主要区間の運賃の変化 ・東京駅～札幌駅の運賃・料金 27,760円→26,830円(想定) ・函館駅～札幌駅の運賃・料金 9,440円→9,370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 ・函館駅発の札幌駅での滞在可能時間 約4時間50分増加 ・札幌駅発の函館駅での滞在可能時間 約4時間40分増加						
■社会全体への効果影響	地域経済	■交流人口の拡大 沿線地域の交流人口が増加(推計値) 北海道(道南除く)ー東北地域(約1.2倍) 北海道(道南除く)ー道南地域(約1.1倍) ■他事業との相乗効果(二次交通によるアクセス性向上) ■インバウンド観光客への寄与						
	経済波及効果	■生産性向上による生産額の増加 年間約453億円の増加(推計値)						
	環境	■環境負荷の低減 開業に伴う二酸化炭素(CO2)の削減量 217,000t-CO2/年(推計値)						
	安全	■安定輸送の確保(新幹線の輸送安定性) ■優等列車の踏切障害事故の解消						
■費用便益分析 [令和4年度価格] 計算期間50年	事業全体	費用	21,314億円			[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	19,014億円			[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	0.9	純現在価値 NPV	-2,300億円	経済的內部 収益率EIRR	3.5%
		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令和13年度以降を推計 新函館北斗・札幌間の輸送密度:16,900人キロ/日・km(開業後50年間の平均値)						
	残事業	費用	「継続した場合」 21,314億円			「中止した場合」 6,737億円		
		便益	「継続した場合」 19,014億円			「中止した場合」 115億円		
		指標	費用便益比 B/C	1.3	純現在価値 NPV	4,323億円	経済的內部 収益率EIRR	5.5%
		感度分析 結果	総需要(+10%)			総費用(+10%)		
			B/C 1.4、NPV 6,153億円、EIRR 6.0%			B/C 1.2、NPV 2,926億円、EIRR 4.9%		
			総需要(-10%)			総費用(-10%)		
B/C 1.2、NPV 2,494億円、EIRR 4.9%			B/C 1.4、NPV 5,719億円、EIRR 6.1%					
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	<ul style="list-style-type: none"> ■背面平滑型トンネルライニング工法（FILM工法） ■盛土材料の適用範囲の拡大に関する検討 ■開床桁の下側防音壁の検討
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> ■吹付コンクリートの材料の変更 ■電気設備の縮減、配置変更 ■シールド到達立坑付近の縦断線形見直し
	環境・景観保全	<ul style="list-style-type: none"> ■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

○事業の進捗の状況

着工から約10年が経過し、トンネル工事等も一定程度進捗しているが、予期せぬ自然条件への対応、着工後に生じた関係法令改正等への対応、着工後の関係者との協議等への対応、着工後の経済情勢の変化への対応の必要が生じており、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の事業費について、「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する報告書（令和4年報告）」の内容を踏まえ、現時点で見通せる範囲で約6,450億円の増額を見込むこととした。その結果、総事業費は約23,200億円を見込んでいる。

また、一部の工区では発生土の受入地確保の難航に伴う工事着手の遅れや、巨大で堅固な岩塊の出現等によるトンネル掘削の一時中止等に起因して、現時点において3～4年程度遅れている工区も存在し、工程の工夫について各受注者と協議を進めている。相当の事業期間が残っており、現時点で工期を見通すことは困難である。

令和4年（2022）12月現在、本線用地は面積比で約87%を取得済みである。工事については、工事延長約212kmのうち、全延長の約8割に当たるトンネル区間（約169km）については、全トンネル工事が発注済みであり、掘削完了延長は約100kmで掘削率は約59%である。明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土、約43km）については、約8.4kmの工事が発注済みである。発注済みの工事を進めるとともに、未発注区間の詳細設計、工事発注を順次進めている。

<事業の進捗の見込みの視点>

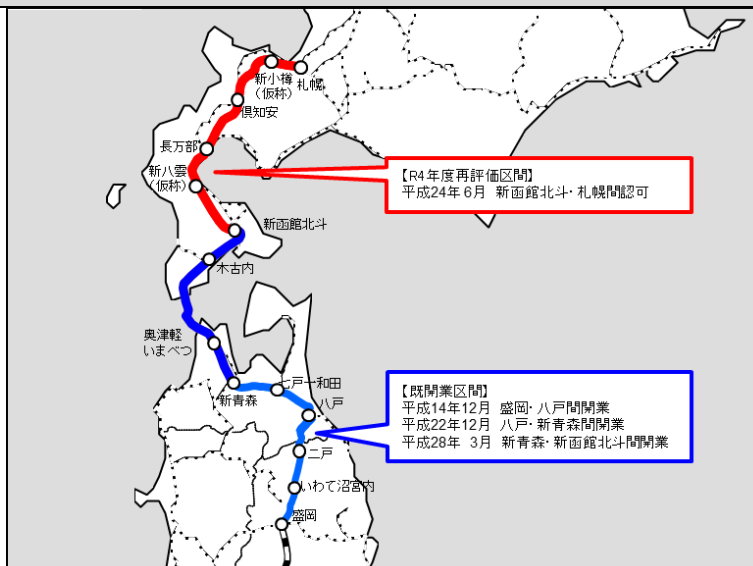
事業の実行性及び成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 関係する地方公共団体及び営業主体から事業継続の合意を得ている。 ■関連事業の状況 新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。 ■事業進捗の見込み 用地取得、土木工事については、順次、進めており、令和5年度以降は軌道、設備工事の設計・施工に着手していく予定としている。また、鉄道・運輸機構では組織体制の強化や広報活動の推進を図るとともに、トンネル発生土の受入地確保や用地確保等の過程で構築された沿線自治体との協力関係について、引き続き、プロジェクト・パートナーとして、より一層の連携強化を図り、最大限、適正な工程管理に努めていく。 なお、今後新たに生じ得るリスクも懸念されることから、本事業の事業費・工期の動向については、引き続き注視していく必要があり、変更が生じた場合は、速やかに評価を行うこととする。
-------------	--

○対応方針（評価結果のまとめ）

事業継続

本事業は時間短縮効果に伴う交流人口の拡大、他事業との相乗効果、インバウンド観光客への寄与、環境負荷の低減、安定輸送の確保等の観点から事業の必要性及び重要性は高く、関連事業の状況や事業評価監視委員会による審議結果等から事業継続とし、コスト縮減の取組みに努めるとともに事業の完成・開業を目指すことが適切である。

○概要図（位置図）



再評価 総括表

【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	新規事業 採択時	平成 36(令和 6)年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～平成 39 年度)	再評価時	令和 9 年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～令和 11 年度)
総事業費	新規事業 採択時	549 億円 (平成 29 年度価格)	再評価時	615 億円 (令和 4 年度価格)
供用年度・ 総事業費を 変更した理由	<p>・令和 2 年 11 月に、泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業（東京都都市整備局）の施行期間が令和 6 年度末から 9 年度末に延長されたことを踏まえ、同事業と一体的に施行する当該駅改良工事の工程を見直した結果、新規採択時に予定していた拡幅ホームの供用開始時期を、令和 6 年度末から令和 9 年度末に延伸せざるを得なくなった。</p> <p>・物価変動等に合わせ、建設費単価の上昇等を総事業費に反映した（平成 29 年度価格から令和 4 年度価格に変更）。</p>			
・事業の目的				
<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <p>泉岳寺駅はホームが狭隘なため、現状でもホームがラッシュ時に混雑しており滞留が頻発している。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、中央リニア新幹線の開業を契機とした拠点性の向上により利用者の大幅な増加が見込まれる中、ホーム上の混雑、動線錯綜、快適性低下などが想定される。また、乗降時間の増大による遅延は、浅草線だけでなく京急線、京成線など相互直通運転を行う路線へ波及す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。また、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>【駅周辺の人口動向と新規開発】</p> <p>（新規事業採択時から想定していた変化）</p> <p>・泉岳寺駅と高輪ゲートウェイ駅に挟まれた地域に位置する「品川開発プロジェクト」は令和 6 年頃のまちびらきが想定されている。</p> <p>（再評価時に明らかとなった変化）</p> <p>・泉岳寺駅と一体的な整備を行う東京都都市整備局が施工する再開発事業が 3 年程度遅延。</p>				

- ・泉岳寺駅の周辺で新たな民間開発事業が計画されている。
- ・港区の 2045 年の将来人口予測値が、新規事業採択時に想定していた予測値に対し 1.56 倍になる見込み。

【鉄道ネットワークの変化】

(新規事業採択時から想定していた変化)

- ・高輪ゲートウェイ駅 令和 2 年 3 月開業
(再評価時に明らかとなった変化)
- ・羽田空港アクセス線 令和 11 年度開業予定
- ・羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅 (京浜急行線) の引き上げ線工事 令和 4 年 8 月着工
- ・南北線延伸 (品川・白金高輪間) 2030 年代半ば開業予定
- ・有楽町線延伸 (豊洲・住吉間) 2030 年代半ば開業予定

【その他】

・令和 2 年初頭から蔓延した新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴い、リモートワークや WEB 会議の導入等の行動変容が見られたが、政府の行動制限が徐々に緩和され、それにより旅客需要は回復傾向にある。今後も引き続き旅客需要の動向を注視していく必要がある。

○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、採算性分析)

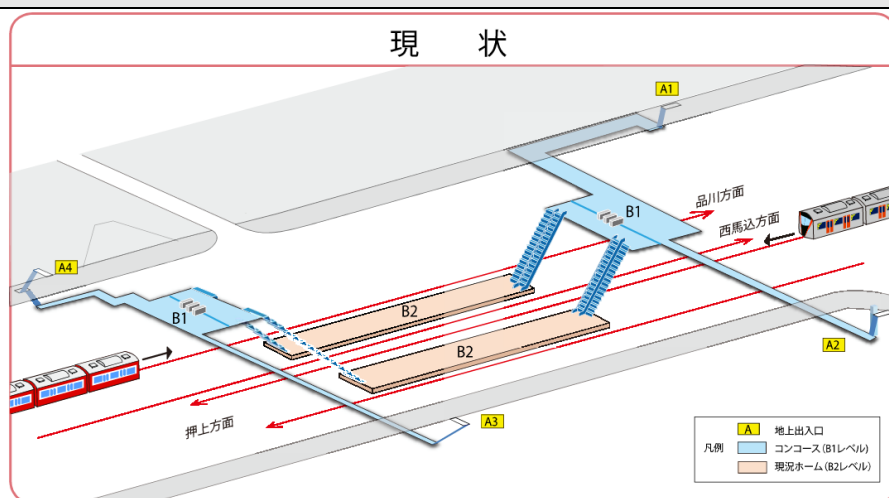
評価項目		評価結果
		効果・影響及び指標、事業目的との関係
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ●歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による泉岳寺駅乗降者の駅構内移動時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム～A4 出口 出場ルート：最大 57 秒短縮 ・ホーム～新設中央昇降部～新設 A5 出口 出場ルート：最大 100 秒短縮 ●泉岳寺駅改良による浅草線・京急線への経路選択利用者の移動時間短縮、待ち時間短縮、乗換時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・線形改良により、泉岳寺→三田間の所要時間が 10 秒短縮 ・引上げ線の増設により、京急本線及び京急空港線の快特を増便 ●乗降時間の短縮による遅延時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・南行ホーム、ピーク 1 時間、1 列車あたり平均 20 秒短縮 ●バリアフリー性の向上 (独力で自由に移動可能なルート新設) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者やベビーカー利用者等の鉄道利用可能性向上 ・車椅子利用者のホームから出入口までの移動時間短縮 (乗車時 2 分、降車時 1 分短縮) ●駅構内における歩きやすさや安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・混雑緩和によりホーム上での転倒防止、階段等からの転落防止に寄与
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上による利用者の増加 ・エレベーター・エスカレーター・改札機等の増設による駅設備のランニングコストの増加
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性の向上と定時性の確保 ・駅規模の拡大による利用者の増加に伴う駅周辺地区の拠点性の向上
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・泉岳寺駅西側地域等において、交通利便性の高まりにより居住地としての魅力が向上し、これに伴う人口増による地域の賑わい向上が期待できる。

		・駅のポテンシャルの向上による不動産価格の上昇が期待できる。				
	地域経済	・品川駅周辺での交通利便性の向上による経済社会の発展 ・駅周辺開発を促進させ、連携したまちづくり計画により、地域の生産性の向上、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待される。				
	環境	・羽田空港方面列車の本数増加により、空港から都心方面にアクセスする旅客の移動手段として、自動車から鉄道への転換が増加する。これにより、CO2排出量が減少し地球環境改善に寄与。同様に、NOx、SOx排出量が削減され、道路沿道地域の大気環境改善に寄与。				
	安全	・鉄道利便性向上に伴い自動車交通量が減少し、交通事故の削減に寄与。				
■費用便益分析 [令和4年度価格] 計算期間：30年(50年)						
・事業全体						
費用	441億円(444億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	703億円(893億円)		貨幣換算した主要な費用：移動時間短縮便益			
費用便益比 B/C	1.60 (2.01)	純現在価値 NPV	262億円 (450億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.4% (8.1%)	
(備考)事業費の増加に加え、新たな鉄道ネットワーク整備に伴う泉岳寺駅通過旅客が減少するものの、駅周辺地域の開発規模の増大や想定を上回る居住人口の増加により、B/Cが新規事業採択時の1.24から上昇した。						
・残事業						
費用	継続した場合	441億円(444億円)	中止した場合	11億円(11億円)		
便益	継続した場合	703億円(893億円)	中止した場合	0億円(0億円)		
指標	費用便益比 B/C	1.70 (2.15)	純現在価値 NPV	291億円 (478億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.1% (8.7%)
・感度分析結果	総需要 +10%		総費用 +10%		建設期間 +10%	
	B/C : 1.76 (2.22)		B/C : 1.46 (1.84)		B/C : 1.56 (1.98)	
	NPV : 335億円 (542億円)		NPV : 221億円 (409億円)		NPV : 243億円 (428億円)	
	EIRR : 8.2% (8.7%)		EIRR : 6.7% (7.5%)		EIRR : 7.2% (7.9%)	
	総需要 -10%		総費用 -10%		建設期間 -10%	
	B/C : 1.43 (1.81)		B/C : 1.76 (2.22)		B/C : 1.63 (2.04)	
	NPV : 190億円 (357億円)		NPV : 303億円 (491億円)		NPV : 284億円 (471億円)	
	EIRR : 6.6% (7.3%)		EIRR : 8.2% (8.7%)		EIRR : 7.7% (8.3%)	
総需要 -15%						
B/C : 1.35 (1.70)						
NPV : 153億円 (311億円)						
EIRR : 6.1% (7.0%)						
総需要 -20%						
B/C : 1.27 (1.60)						
NPV : 117億円 (265億円)						
EIRR : 5.7% (6.6%)						
「中止した場合の状況」	【復旧工事】 ・仮移設した埋設物の原状復旧、本体工事にて施工した土留め杭の撤去を実施するととも					

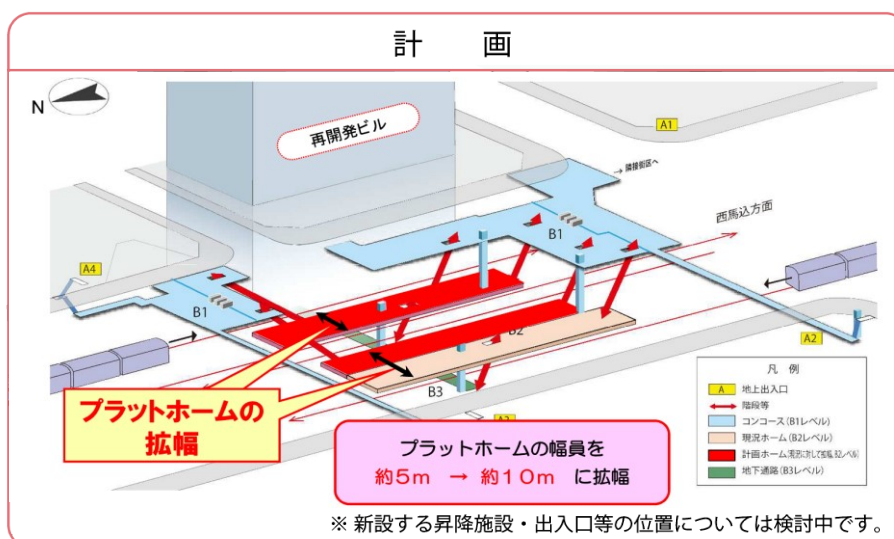
	<p>に、事業範囲全体にわたる路面復旧を実施（埋設物復旧工、杭抜き工、路面復旧工）</p> <p>【駅および周辺まちづくりへの影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム及びコンコースの拡幅が行われなため、現在の駅構内混雑が解消されない。 ・今後の周辺開発により駅利用者が増加するため、駅構内の混雑や滞留が発生し、これに伴う列車遅延などの影響が懸念される。 ・本事業と一体的に実施する、東京都都市整備局の開発事業の計画見直しが必要となるなど、大きな影響が生じる。
<p>上記分析の基礎とした需要予測 泉岳寺駅乗降人員 令和 27 年 17.7 万人/日（参考：平成 28 年 6.5 万人/日）</p>	
<p>○事業の進捗状況</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・準備工事は、令和 5 年度上期の工期末に向けて下水管移設工事を施工中。 ・本体工事は、準備工事が完了し施工可能となった道路部などから順次土留め工を施工中。 ・再開発事業の施行期間延長に伴い、再開発事業用地内にて施工する本体工事に着手できない状況。 ・本事業の工程は再開発事業の工程と密接に関係するため、施工順序や施工場所などについて、両者で綿密な調整を行いながら本体工事を進めていく。 ・当局施工区域内から埋蔵文化財が出土しており、その発掘調査を実施中。 	
<p><事業の進捗の見込みの視点></p>	
<p>事業の実行性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■関係地方自治体、事業者等の同意 <ul style="list-style-type: none"> ・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、事業進捗に影響する事象・インシデントは発生していない。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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を一体的に行っている。 ■供用開始時期延期 <ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業の施行期間延長（令和 6 年度末から 9 年度末）に伴い、同事業と一体的に施行する本事業の一部供用開始時期について、延伸せざるを得なくなった（令和 6 年度末から 9 年度末）。
<p>事業の成立性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関係 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
<p><コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点></p>	
<p>既設構造物の壁や柱の撤去を伴う構築拡幅など難度の高い設計を行うにあたり、第三者の専門家を委員とする「技術検討委員会」を設置して、既設構造物の強度評価や新旧構造物の接続方法など、合理的な設計手法の選定等を検討している。</p>	

○概要図（位置図）

<改良前イメージ>



<改良後イメージ>



○対応方針（評価結果のまとめ）

社会情勢等の変化及び事業の進捗状況を踏まえて再評価を行い、事業の妥当性を確認したことから、事業を継続する。

○事業評価委員会の結論・意見

委員会の結論：当該地域における本事業の意義と定量的な評価結果及び定性的な各種効果を踏まえると、事業の継続は妥当と判断される。

委員会の意見：

- ・ 駅周辺地区における開発動向や新型コロナを契機とした行動変容は、旅客需要へ影響を及ぼすことから、引き続き注視していくとともに、需要予測への反映について継続的に検討いただきたい。
- ・ 開業時期の延長は、駅構内の混雑問題のさらなる深刻化や各種便益の発現の遅れにつながり、社会的な影響も大きいことから、円滑なスケジュール確保に向けて開発等の関連事業との調整を図ることで、一層の進捗管理に努めていただきたい。

○備考

※評価実施時期

- ・令和 4 年度

※評価の過程で使用了たデータ、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

令和4年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(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)
あいの風とやま鉄道線新駅設置事業 (H27～H29) あいの風とやま鉄道株式会社	5年以内	6.2	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時) 6.3億円 実績値 6.2億円 工期 想定値(新規採択時) 3年 実績値 3年 利用者数 想定値(新規採択時) 1,560人/日 実績値(令和3年度) 897人/日 (事業の効果の発現状況) ■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響 ・新駅への利用転換により、駅までの移動時間が短縮され、公共交通の利便性が向上した。 ・新駅設置により駅周辺の宅地開発や道路整備が進み、駅周辺の人口増加に寄与するとともに、あいの風とやま鉄道線の利用促進及び活性化が図られた。 ■費用便益分析 費用便益比B/C 1.2(便益 9.9億円 費用 8.6億円) (改善措置の必要性) ・新駅開業後から利用者数は増加傾向にあり、新型コロナの影響により、当社線全体では利用者数が大幅に減少する中でも、新駅における利用者数の減少幅は全駅の中で最も小さく、また、令和3年度には新駅のみがコロナ前の令和元年度より利用者数が増加しており、事業効果が発現されていると認められることから、特段の改善措置の必要性はないと考える。 (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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)
伊賀鉄道伊賀線新駅整備事業 (H29) 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	5年以内	1.8	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費:1.8億円、工期:平成29年度 B/C:1.2(B:2.2億円、C:1.8億円) (事業の効果の発現状況) ・周辺住民の通勤・通学のための利便性が向上した。 ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設へのアクセス性が向上した。 ・車から鉄道への利用転換が限定的に留まっている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設の最寄り駅が出来たことにより周辺地域の賑わい創出に寄与した。 (社会経済情勢の変化) ・コロナ禍に伴う影響で利用者数が大幅に減少した。 (改善措置の必要性) ・周辺施設へのアクセス利便性の向上により一定の事業効果が認められた。 (今後の事後評価の必要性) ・新たな広域拠点の形成を達成できたため今後の事後評価は不要。 (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) ・特になし。	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅総合改善事業)

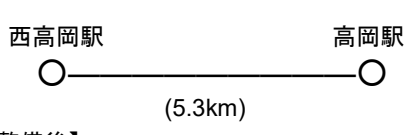
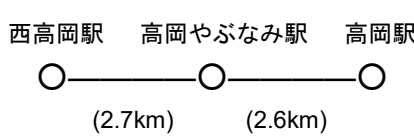
事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
甲子園駅総合改善事業 (H23～H29) 神戸高速鉄道株式会社	5年以内	54	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 想定値(新規採択時): 54億円 想定値(再評価時): 54億円 実績値: 54億円 工期 想定値(新規採択時): 5年9カ月 想定値(再評価時): 5年9カ月 実績値: 6年3カ月 B/C 想定値(新規採択時): 2.7 (B: 124億円、C: 47億円) 想定値(再評価時): 1.7 (B: 103億円、C: 59億円) 実績値(事後評価時): 0.9 [*] (B: 67億円、C: 75億円) ※新型コロナウイルス感染拡大等による需要減がR5年度以降も継続する想定での結果。なお、R5年度以降の利用者数がコロナ禍前の水準まで回復すると想定した場合のB/Cは1.5(参考値)となる。 (事業の効果の発現状況) ■利用者・社会全体への効果・影響 ・プラットフォームの拡幅により転落の危険性が大幅に改善。 ・プロ野球終了後において、駅利用者のプラットフォーム到達までの待ち時間が短縮。 ・コンコースの拡張および改築並びにプラットフォーム拡幅により、駅構内の混雑が緩和。 ・駅周辺の混雑緩和により、地域住民の生活環境が改善し、周辺交通状態の混雑が緩和等。 (事業実施による環境の変化) ・プラットフォームを覆う大屋根の設置及び周辺事業による無電柱化により景観が向上。 (社会経済情勢の変化) ・新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、R4年度の乗降人員は再評価時(H28年度)から約17%減少。 (改善措置の必要性) ・本事業により、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化という当初計画時の目的が達成されている。また、利用者・社会全体への効果・影響等の観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断ができることから、改善措置は不要であると考え。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置が不要であることから、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) ・今回の事業評価はマニュアルに則り、バリアフリー化やまちづくりへの寄与といった事業効果は定性的な評価としたが、これらの効果を適切に加味できる評価手法の設定が課題と考える。また、コロナ禍などの社会情勢の変化を、事業評価時にどのように取り扱うべきかについての指針が必要であると考え。	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

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 [あいの風とやま鉄道株式会社]

○事業概要 注1						
事業名	あいの風とやま鉄道線新駅設置事業		整備区間	高岡・西高岡間		
事業期間	平成27年度～平成29年度		総事業費	6.2億円（平成29年度価格）		
○事業の目的（ミッション）						
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ あいの風とやま鉄道線について、土地区画整理事業及び都市計画道路新設、併せて、今後市街化区域の拡大による人口増加が見込まれる地域に新駅を設置し、あいの風とやま鉄道線の利便性の向上と利用者の増加により駅周辺地域の活性化を図る。 このため、高岡市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（平成26年5月公布）に基づき、「高岡市あいの風とやま鉄道活性化推進協議会」を法定協議会に位置付け、平成27年3月末に「高岡市あいの風とやま鉄道地域公共交通網形成計画」を策定。					
	≪事業目的≫ ・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			≪関連する政策目標≫ 「富山県並行在来線経営計画概要」（平成25年3月28日）において、高岡－西高岡間への新駅の設置を目標に設定。		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化						
新駅周辺の宅地開発や道路整備等が進み、利用者数は増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響により当社線全体で大幅な利用者数の減少がみられた。しかし、新駅における利用者数の減少幅は全駅の中で最も小さく、また、令和3年度には新駅のみがコロナ前の令和元年度より利用者数が増加した。						
○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	6.3億円		6.2億円			
工期	3年		3年			
利用者数	1,560人/日（平成30年度）		622人/日（平成30年度） 897人/日（令和3年度）		新駅開業時は宅地開発による駅周辺人口の増加の途中であったことや、その後の新型コロナウイルスの影響により利用者数が当初の想定よりも少ない	
○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		・新駅への利用転換により、駅までの移動時間が短縮され、公共交通の利便性が向上した。（西高岡→新駅では徒歩7.6分、自転車2.6分、高岡→新駅ではバス5.1分、自転車4.4分の短縮効果がある。） ・新駅設置により駅周辺の宅地開発や道路整備が進み、駅周辺の人口増加に寄与するとともに、あいの風とやま鉄道線の利用促進及び活性化が図られた。（平成25年度末から令和3年度末までの間で、新駅周辺の人口が、木津地区で9.15%、福田地区で10.33%増加。）				
■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 [令和4年度価格] 注2 計算期間： 30年（50年）	費用	864.81百万円 （1,028.70百万円）		建設費、維持管理費		
	便益	991.93百万円 （1,122.50百万円）		移動時間短縮便益、交通費用減少便益、供給者便益		
	指標	費用便益比 B/C	1.15 (1.09)	純現在価値 NPV	127.12百万円 (93.80百万円)	経済的 内部収益率 EIRR
※新規事業採択時評価と数値が異なる場合は、その理由を付記。 利用者数が想定よりも少なかったことから便益が25.2%低くなっている。 （計算期間50年の場合は△26.2%）						

<p>上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績を元に、新駅設置可能性調査における将来の新駅利用者の変化率を乗じて令和4年度(事後評価時点)以降を予測</p>
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p>
<p>駅周辺の宅地開発や道路整備等が進められている。</p>
<p>○改善措置の必要性</p>
<p>新駅開業後から利用者数は増加傾向にあり、新型コロナの影響により、当社線全体では利用者数が大幅に減少する中でも、新駅における利用者数の減少幅は全駅の中で最も小さく、また、令和3年度には新駅のみがコロナ前の令和元年度より利用者数が増加しており、事業効果が発現されていると認められることから、特段の改善措置の必要性はないと考える。</p>
<p>○今後の事後評価の必要性</p>
<p>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>
<p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p>
<p>特になし。</p>
<p>○概要図(位置図)</p>
<p>【整備前】</p>  <p>西高岡駅 高岡駅 ○—————○ (5.3km)</p> <p>【整備後】</p>  <p>西高岡駅 高岡やぶなみ駅 高岡駅 ○————○————○ (2.7km) (2.6km)</p>
<p>○備考</p>
<p>評価実施時期 令和4年12月 評価の過程で使用したデータ、文献等 国土交通省「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル(2012年改訂版)」 ㈱トーニチコンサルタント「並行在来線新駅設置可能性調査報告書(平成24年3月)」</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。

事後評価 総括表

【形成計画事業】

事業者名 [伊賀市地域公共交通活性化再生協議会]

○事業概要			
事業名	伊賀鉄道伊賀線新駅整備事業	整備区間	伊賀線 四十九駅（新設）
事業期間	平成 29 年度	総事業費	1.8 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>伊賀線の輸送人員は、沿線人口の減少、少子高齢化、自家用車への依存などにより年々減少している。平成 29 年より伊賀市が第三種鉄道事業者として鉄道施設を所有し、伊賀鉄道株式会社が第二種鉄道事業者として運行する公有民営方式となり、鉄道事業再構築実施計画に基づき 10 年間の再構築事業を進めていくなか、伊賀線の存続・活性化や地域振興のための利用促進の施策の一つとして当該事業を掲げていた。</p> <p>当該事業にかかる周辺地域は、伊賀線に隣接する大規模小売店などの商業施設や卸商業問屋街のほか、上野総合市民病院・三重県伊賀庁舎・三重県伊賀警察署・ハローワーク伊賀等、医療機関や公共施設が集中しており、また市役所新庁舎の三重県伊賀庁舎隣接地への移転が決定したことから、最寄り駅となる新駅整備により、伊賀線の利用に係る新たな需要の創出や潜在需要の掘り起しが期待できた。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業により新庁舎、商業施設や病院等の周辺施設へのアクセス利便性の向上を図り、地域まちづくりと連携した新たな広域拠点の形成に寄与する。 ・当該事業により伊賀線の利用圏が拡大することで利用者及び収入の増加に結び付け、伊賀線の維持・存続に必要な経営の安定化を図る。 	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省事後評価実施計画 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ○伊賀市における施策 <ul style="list-style-type: none"> ・伊賀市地域公共交通網形成計画（平成 27 年）で施策の実実施計画として伊賀線の新駅整備（桑町駅～猪田道駅間の四十九町地内に新駅を設置）を記載 ・伊賀市都市マスタープラン(令和 3 年 12 月策定)による市街地整備の方針の一つ「上野南部広域的拠点のまちづくり」において新駅整備を踏まえた土地利用転換を掲げている。 	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業により開業した四十九駅では、周辺地域住民の通勤・通学利用、隣接する大型商業施設や周辺の医療機関・公共施設へのアクセスにより、乗降客数は初年度(平成 30 年度)約 98 人/日、平成 31 年 1 月には伊賀市役所の移転した新庁舎が開庁し、最寄り駅とする職員の通勤利用開始に伴い、2 年目(令和元年度)の乗降客数約 174 人/日と推移した。 ・令和元年度末頃から令和 3 年度にかけて新型コロナウイルス感染症の全国的な感染拡大とこれに伴う行動自粛により、3 年目(令和 2 年度)の乗降客数約 125 人/日と大幅に減少し未だコロナ禍以前の利用状況に戻っていないが、回復基調にある。 			
○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	1.8億円	1.8億円	—
工期	2017（平成29）年度	2017（平成29）年度	—
乗降人員	約412人／日 （2018年度）	約152人／日 （2021年度） （参考）2022年度予測値 約188人／日	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う行動自粛等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"> ・当事業は鉄道事業再構築実施計画に基づく伊賀線活性化のための施策の一つに位置付けられており、新駅開業により市全体で伊賀線を盛り上げていく上で大きなインパクトを与えた。 ・周辺に立地する大型商業施設や医療機関・公共施設へのアクセス手段が増えることで利用者の利便性向上に寄与した。 ・鉄道への利用転換に伴う道路交通減少により移動時間の短縮に寄与したが、新駅利用者が当初の想定ほど伸びておらず利用転換が限定的に留まっている。 					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺住民の通勤・通学利用者にとって最寄り駅が出来た事により、通勤・通学のための利便性が向上した。 ・周辺に立地する大型商業施設や医療機関・公共施設へのアクセス手段が増えることで周辺地域への賑わい創出に寄与した。 					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅近くに設置されたコミュニティバスの停留所により乗り継ぎが可能な新たな公共交通の結節点となり、地域の新たなシンボルとなった。 					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から鉄道への利用転換により、NOX及びCO2排出量の減少が期待されている。 					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から鉄道への利用転換により、自動車による交通事故の減少が期待されている。 					
■費用便益分析 〔2017年度 価格〕	費用	182百万円 (205百万円)		貨幣換算した主要な費用：工事費、用地取得費			
	便益	221百万円 (250百万円)		貨幣換算した主要な便益：時間短縮、交通費減少、供給者収益、環境改善、事故の減少			
※計算期間： 30年(50年)	指標	費用 便益比 B/C	1.21 (1.22)	純現在 価値 NPV	39百万円 (45百万円)	経済的內部 収益率 EIRR	1.4% (1.7%)

〈新規事業採択時評価と比較して費用便益比が低下した理由〉

コロナ禍の影響で駅利用実績が当初想定を下回り便益が低下していることによる

〈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4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

当該事業により新庁舎、商業施設や病院等の周辺施設へのアクセス利便性が向上した。コロナ禍で利用者数及び収入の増加による経営の安定化には至らなかったが、今後コロナの収束や誘客につながる新たな施策の実施により利用者の増加が見込まれ、一定の事業効果が認められたと考える。

〈参考〉

○伊賀線の利便性向上につながる施策

- ・ICカードシステムの導入（令和5年度）

○伊賀線の利用者増につながる施策

- ・にぎわい忍者回廊創出PFI事業による誘客
- ・外国人観光客ツアー（忍者体験パック）による誘客

○新駅の利用者増につながる施策

- ・伊賀市役所本庁勤務者および周辺施設勤務者への鉄道利用の促進

○今後の事後評価の必要性

コロナ禍により利用者数は減少したが、事業目的である新庁舎、商業施設や病院等の周辺施設へのアクセス利便性が向上し、新たな広域拠点の形成を達成できたため、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 2023(令和5)年2月

評価の実施者 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会

参考文献 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012

注：費用便益分析表中の（ ）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

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [神戸高速鉄道(株)]

○事業概要			
事業名	甲子園駅総合改善事業	整備区間	阪神電気鉄道 本線 甲子園駅
事業期間	2011年度（平成23年度）～ 2017年度（平成29年度）	総事業費	54億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	《当該事業の背景、必要性》 甲子園駅は、コンコース、プラットホームおよび駅周辺の歩行者動線の一部が狭隘であるため、特にプロ野球の試合終了後、駅構内や周辺道路上に人が溢れ、その混雑緩和、安全性の向上が課題となっていた。また、プラットホームの幅が狭く、コンコースにもエレベーターを設置するだけの余裕がなかった。		
	《事業目的》 プラットホームおよびコンコースの拡幅、バリアフリー化等駅構内の抜本的な改良を実施するとともに、駅周辺の交通広場整備を一体的に行うことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化を図ることを目的とする。	《関連する政策目標》 国土交通省 事業評価実施計画 ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化等			
新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言等による外出制限や、在宅勤務の普及等により、2022年度の乗降人員は再評価時（2016年度）から約17%減少した。これにより、費用便益比が再評価時から減少した。			
○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	54億円	54億円	変化なし
工期	5年9か月	6年3か月	関連する「阪神電鉄本線鳴尾駅付近連続立体交差事業」の工事遅れのため。
乗降人員	49,534人/日 (2010年、 開業後も継続して推移)	54,968人/日 (2019年、コロナ禍以前) 46,116人/日 (2022年、コロナ禍)	新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言等による外出制限や、在宅勤務の普及等により、乗降人員が大きく減少している。

○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"> ・プラットフォームの拡幅により、混雑時に於いても整列乗車が可能となり、転落の危険性を大幅に改善した。 ・駅舎増改築により、周辺移動利便性が向上した。 ・バリアフリー化の達成により、円滑な移動が可能になった。 ・プロ野球終了後において、駅利用者のプラットフォーム到達までの待ち時間が短縮された。 ・コンコースの拡張および改築並びにプラットフォーム拡幅により、駅構内の混雑が緩和された。 				
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の混雑緩和により、地域住民の生活環境が改善し、周辺交通状態の混雑が緩和された(路線バスの遅延時間短縮)。 ・駅前広場の整備により、交通結節機能が向上した。 ・駅周辺の生活環境が改善されることで地域が活性化し、魅力的な街づくりに寄与した。 ・プラットフォームを覆う大屋根の設置および、周辺事業により電線共同溝方式で無電柱化が達成されたことで、景観が向上した。 				
	地域経済					
	地域社会					
	環 境					
	安 全					
■費用便益分析 [令和4年度価格] ・計算期間： 30年(50年)	費 用	75億円 (75億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費		
	便 益	67.1億円 (79.9億円)		貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、 移動利便性向上		
	指 標	費用 便益比 B/C	0.89 (1.06)	純現在 価値 NPV ：億円	-8.3 (4.4)	経済的 内部 収益率 EIRR
<p>上記分析の基礎とした需要予測 2023年度以降は、鉄道利用者が2022年度実績値のままで推移すると想定</p>						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
<p>プラットフォームを覆う大屋根の設置および、周辺事業により電線共同溝方式で無電柱化が達成されたことで、景観が向上した。</p>						
○改善措置の必要性						
<p>本事業により、プラットフォームおよびコンコースの拡幅、バリアフリー化等駅構内の抜本的な改良を実施したことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化という当初計画時の目的が達成されている。</p> <p>さらに、「利用者への効果・影響」、「社会全体への効果影響」、「費用便益分析」の3つの観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断ができることから、改善措置は不要であると考えます。</p>						

○備考

今回の検討では、2023年度以降の将来需要が新型コロナウイルス感染拡大による需要減（2022年度実績）のまま推移すると仮定した上で費用便益比を算定し、0.89（30年）および1.06（50年）となった。

参考値として、2023年度以降の将来需要については、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を算定（2017年度～2019年度の鉄道利用者数を採用）し、その場合の費用便益比は1.47（30年）および1.84（50年）となった。

※評価実施時期：令和4年度

※評価の体制：神戸高速鉄道株式会社事業評価委員会

※使用した文献等：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）」、「平成27年度大都市交通センサス（国土交通省総合政策局）」、「令和3年度兵庫県毎月勤労統計調査（兵庫県企画部統計課）」、「平成28年経済センサス（総務省統計局）」、「住民基本台帳人口（西宮市総務課）」