

平成31年3月29日  
国土交通省鉄道局

## 平成31年度予算に係る鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価等を実施していますが、平成31年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果を公表しますのでお知らせします。

### 【問い合わせ先】

国土交通省鉄道局

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

平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
(平成31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	92
合計		92

## 平成31年度予算に向けた再評価について (平成31年3月時点)

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中
整備新幹線整備事業	補助事業					2	2	2		
合計		0	0	0	0	2	2	2	0	0

(注)再評価対象基準

一定期間未着工:事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階:準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

## 平成31年度に実施した完了後の事後評価について (平成31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	5			5			5	
合 計		5	0	0	5	0	0	5	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

# 平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成31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				
なにわ筋線整備事業 関西高速鉄道株式会社	3,297	3,614	【内訳】 時間短縮便益 2,551億円 等  【主な根拠】 ○時間短縮(主な区間) ・関西空港～新大阪駅 10分短縮  ・堺～梅田地区 9分短縮  ○乗換の解消(主な区間) ・関西空港駅～中之島駅(仮称) 2回→0回 ・堺～梅田地区 1回→0回	2,699	【内訳】 建設費 2,431億円 車両費 104億円 維持改良・再投資 164億円	1.3	・地域経済活性化 ・大阪南北軸の強化による交通利便性向上 ・関西圏の訪日外国人客の利便性向上	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(耐震補強)))

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)
地下高速鉄道整備事業(耐震対策工 事) 西神・山手線 神戸市交通局	2.04	-	利用者への効果・影響> ・大都市であるため、地震災害時の輸送支障の回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地震災害発生後の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、運行停止の影響が広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 ・鉄道が早期復旧することにより、被災地の復興にも貢献すると考えられる。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:バリアフリー化)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 烏丸線 九条駅 京都市交通局	0.9	-	<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。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 烏丸線 くいな橋駅 京都市交通局	0.8	-	<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。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 御堂筋線 東三国駅 大阪市高速電気軌道株	3.2	-	<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 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 長堀鶴見緑地線 大正駅 大阪市高速電気軌道株	2.3	-	<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 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 長堀鶴見緑地線 森ノ宮駅 大阪市高速電気軌道株	1.9	-	<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 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 御堂筋線 大阪市高速電気軌道株	100.4	-	<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 吉田昭二)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良 工事:バリアフリー化) 四つ橋線 西梅田駅 大国町駅 大阪市高速電気軌道株	8.6	-	<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 吉田昭二)

(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)
次世代ステーション創造事業 常磐線(植田駅) 東日本旅客鉄道株式会社	3.7	-	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障害者はもとより、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
次世代ステーション創造事業 湯の川線(桜駅) 近畿日本鉄道株式会社	2.6	-	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障害者はもとより、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
次世代ステーション創造事業 山陽本線(林崎松江海岸駅) 山陽電気鉄道株式会社	3	-	<p>&lt;利用者への効果・影響&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。</li> <li>・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。</li> <li>・高齢者や障害者はもとより、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。</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震・豪雨対策))

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)
室蘭線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.12	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りょうの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
函館線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.36	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りょうの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
根室線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.12	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りょうの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
南海本線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 南海電気鉄道株式会社	2.9	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りょうの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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)
阪神本線 鉄道橋りよの豪雨対策事業 阪神電気鉄道株式会社	0.3	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りよの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
日豊線 鉄道橋りよの豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	0.7	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・豪雨時における鉄道橋りよの流失・傾斜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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
函館線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	2.08	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
日光線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 東武鉄道株式会社	0.64	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
池上線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 東京急行電鉄株式会社	1.11	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
大井町線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 東京急行電鉄株式会社	1.11	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 京成電鉄株式会社	3.2	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
志摩線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 近畿日本鉄道株式会社	1.17	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
大阪線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 近畿日本鉄道株式会社	0.87	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
南海本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 南海電気鉄道株式会社	0.3	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)



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)
日豊線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	13.1	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
久大線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	5.9	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
長崎線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	0.1	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
指宿枕崎線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	0.23	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
鹿児島線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	8.9	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
佐世保線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 九州旅客鉄道株式会社	0.81	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京王線 鉄道施設の耐震対策事業 京王電鉄株式会社	3.28	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
相模原線 鉄道施設の耐震対策事業 京王電鉄株式会社	1.26	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京成本線 鉄道施設の耐震対策事業 京成電鉄株式会社	2.4	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
新京成線 鉄道施設の耐震対策事業 新京成電鉄株式会社	1.64	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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)
東葉高速線 鉄道施設の耐震対策事業 東葉高速鉄道株式会社	3.28	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
碧南線 鉄道施設の耐震対策事業 衣浦臨海鉄道株式会社	0.42	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
瀬戸線 鉄道施設の耐震対策事業 名古屋鉄道株式会社	2.42	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
名古屋線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	1.23	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
奈良線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	0.5	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
大阪線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	1.2	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京都線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	0.67	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
南大阪線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	1.93	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
けいはんな線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	0.4	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
難波線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	0.78	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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)
南海本線 鉄道施設の耐震対策事業 南海電気鉄道株式会社	1	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
高野線 鉄道施設の耐震対策事業 南海電気鉄道株式会社	0.3	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京都線 鉄道施設の耐震対策事業 阪急電鉄株式会社	0.99	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
三田線 鉄道施設の耐震対策事業 神戸電鉄株式会社	1.7	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京阪本線 鉄道施設の耐震対策事業 京阪電気鉄道株式会社	0.08	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
本線 鉄道施設の耐震対策事業 阪神電気鉄道株式会社	1.59	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震対策事業 新関西国際空港株式会社	0.45	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京成本線 鉄道施設の耐震対策事業 京成電鉄株式会社	0.66	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
水島本線 鉄道施設の耐震対策事業 水島臨海鉄道株式会社	0.35	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
井原線 鉄道施設の耐震対策事業 井原鉄道株式会社	0.3	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>・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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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)
日豊線 鉄道施設の耐震対策事業 九州旅客鉄道株式会社	3.49	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
天神大牟田線 鉄道施設の耐震対策事業 西日本鉄道株式会社	0.35	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
東横線 鉄道施設の耐震対策事業 東京急行電鉄株式会社	1.14	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
本線 鉄道施設の耐震対策事業 京浜急行電鉄株式会社	6.42	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
神戸線・宝塚線 鉄道施設の耐震対策事業 阪急電鉄株式会社	1.69	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時における鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

(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)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
田園都市線 鉄道施設の浸水対策事業 東京急行電鉄株式会社	0.48	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
東西線 鉄道施設の浸水対策事業 神戸高速鉄道株式会社	1.98	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線、石北線、富良野線、釧網線 踏切保安設備整備事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.1	-	北海道旅客鉄道函館線、石北線、富良野線、釧網線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
立山線 踏切保安設備整備事業 富山地方鉄道株式会社	0.13	-	富山地方鉄道立山線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
大井町線、池上線 踏切保安設備整備事業 東京急行電鉄株式会社	0.8	-	東京急行電鉄大井町線、池上線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
小田原線 踏切保安設備整備事業 小田急電鉄株式会社	0.36	-	小田急電鉄小田原線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.11	-	新京成電鉄新京成線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京成本線 踏切保安設備整備事業 京成電鉄株式会社	0.61	-	京成電鉄京成本線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社	0.12	-	富士急行大月線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.19	-	上毛電気鉄道上毛線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	1.44	-	名古屋鉄道常滑線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
静岡清水線 踏切保安設備整備事業 静岡鉄道株式会社	0.06	-	静岡鉄道静岡清水線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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)
大阪線、京都線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.24	-	近畿日本鉄道大阪線、京都線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
京阪本線、宇治線 踏切保安設備整備事業 京阪電気鉄道株式会社	0.25	-	京阪電気鉄道京阪本線、宇治線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
三田線、粟生線、有馬線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.9	-	神戸電鉄三田線、粟生線、有馬線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
本線 踏切保安設備整備事業 山陽電気鉄道株式会社	0.08	-	山陽電気鉄道本線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
南海本線、高野線、加太線、和歌山港線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.56	-	南海電気鉄道南海本線、高野線、加太線、和歌山港線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
琴平線 踏切保安設備整備事業 高松琴平電気鉄道株式会社	0.09	-	高松琴平電気鉄道琴平線において、踏切道内に支障物があることや踏切道内に高齢者等の歩行者が取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
予讃線、徳島線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社	0.04	-	四国旅客鉄道予讃線、徳島線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
九大線、日豊線、三角線 踏切保安設備整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.38	-	九州旅客鉄道久大線、日豊線、三角線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

(鉄道防災対策事業(一般防災))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 鉄道施設の防災対策事業 北海道旅客鉄道	0.15	-	・護岸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。 ・波浪等による越波を防ぐことにより、鉄道施設の防災機能向上に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
徳島線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道	0.15	-	・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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
土讃線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道	1.16	-	・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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
予土線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道	0.9	-	・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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
久大線 鉄道施設の防災対策事業 九州旅客鉄道	0.1	-	・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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
肥薩線 鉄道施設の防災対策事業 九州旅客鉄道	1.54	-	・斜面防災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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
日豊線 鉄道施設の防災対策事業 九州旅客鉄道	0.16	-	・斜面防災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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)
指宿枕崎線 鉄道施設の防災対策事業 九州旅客鉄道	0.22	-	・斜面防災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。	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C(億円)				B/C
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
ひたちなか海浜鉄道新駅設置事業 ひたちなか市公共交通活性化協議会	0.6	4.8	【内訳】 ・利用者便益 5.5億円 ・供給者便益 △0.7億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 145,600人/年	0.62	【内訳】 建設費等 0.58億円 再投資額 0.04億円	7.7	・沿線地域の少子化の影響による小中一貫統合校の整備が行われる予定であり、新駅の設置により、通学に鉄道が活用されることで、通学者の安全性の確保と利便性の向上に加え、沿線の活性化及び鉄道の利用促進が見込まれるなど、多様な効果が見込まれる。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)
北条鉄道行違設備整備事業 北条鉄道株式会社	1.5	4.3	【内訳】 ・利用者便益 3.5億円 ・供給者便益 0.8億円 【主な根拠】 待ち時間の短縮 朝:約30分→17分 夕:約22分→13分	2.3	【内訳】 建設費 1.6億円 再投資額 0.3億円 走行経費 0.4億円	1.9	・単線1閉塞である当該路線に行き違い設備を整備することにより、列車の増発と旅客流動に即した運行ダイヤを設定することが可能となり、鉄道の利便性向上による利用者の増加及び交流人口の拡大による沿線地域の活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)
高松琴平電気鉄道新駅設置事業 高松市総合都市交通推進協議会	5.4	19	【内訳】 ・利用者便益 15億円 ・供給者便益 3.7億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 695,956人/年	7.7	【内訳】 建設費等 5.2億円 維持管理費 2.5億円	2.4	・新駅設置予定地域は、教育・研究施設等が立地する学術拠点に近く、また、住宅開発が進展しているほか、バス路線の結節拠点となることから、地域住民の利便性の向上に加え、広域からの交流人口の拡大が見込まれるなど、多様な効果が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)

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）】

事業主体【関西高速鉄道株式会社】

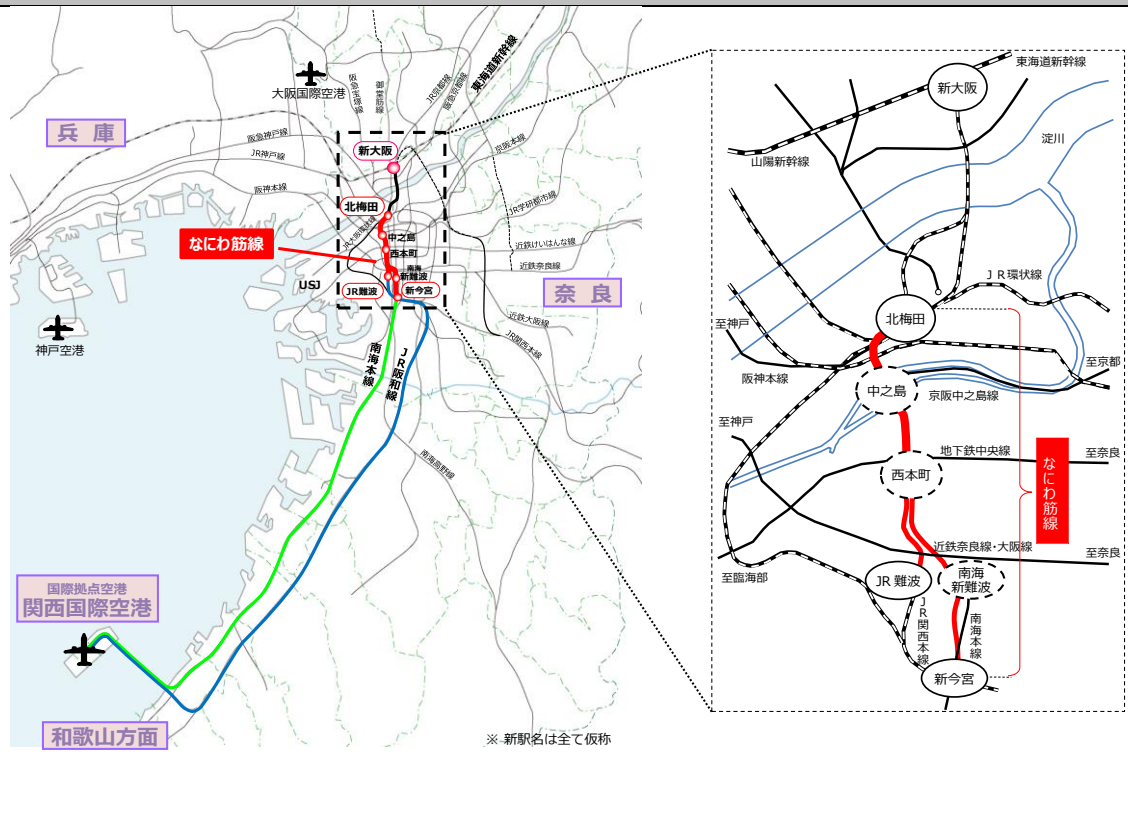
○事業内容				
概要	事業名	なにわ筋線整備事業	整備区間	JR 難波駅～（仮称）北梅田駅 南海新今宮駅～ （仮称）北梅田駅
	供用年度 （開業目標）	2031 年春 （工事期間：2019 年度～2031 年度）	総事業費	3,297 億円
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪では近年、訪日外国人が急増し、2017 年には 1,100 万人/年を超え、短期間の個人旅行客の割合も高まりつつあるため関西国際空港と大阪都心（梅田、中之島、本町、難波）、京都等との空港アクセス利便性の向上が喫緊の課題である。</li> <li>なにわ筋線はキタ・ミナミ間に新線を整備することで、関西国際空港や泉州地域から大阪都心を直結し、さらに新大阪駅（高速幹線ネットワークの要）、京都等へのアクセス改善など都市鉄道ネットワークを強化することを目的とする。</li> <li>これにより開発プロジェクトの促進・拠点性の向上、大阪北部・南部地域の交流促進を図り、地域経済の活性化に貢献し、同地域の国際競争力の強化をめざす。</li> </ul>			
	<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関西国際空港と難波、本町、中之島、梅田、新大阪を 1 本の路線で接続。</li> <li>また、関西国際空港と梅田、新大阪、京都への速達性を向上。</li> <li>泉州地域と大阪都心を直結。</li> <li>大阪の南北都市軸の強化。</li> <li>大阪北部と南部の相互交流の促進。</li> </ul>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線。また、交通運輸分野における環境問題への対応（近畿地方交通審議会 8 号答申）</li> <li>「関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト」の中の「関西国際空港などの機能強化事業」及び「新大阪へのアクセス強化事業」（関西広域地方計画）</li> <li>広域拠点へのアクセス性向上、府内地域間の連携強化。乗継時の負担軽減（大阪府公共交通戦略）</li> <li>「日本の成長をけん引する東西二極の一極として世界で存在感を発揮する都市」のための具体的な取り組みにおける内外の集客力強化、アジア活力の取り込み強化、物流人流インフラの活用、都市の再生の実現（大阪府・大阪市「大阪の成長戦略」2016 年 12 月版）</li> <li>Ⅷ都市・地域交通等の快適性、利便性の向上。 （国土交通省政策評価基本計画・H26.3）における政策目標及び施策目標</li> </ul>		



○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>○主要区間の所要時間の短縮            関西空港～新大阪（10分短縮）            堺～梅田地区（9分短縮）</p> <p>○主要区間における乗換の解消            関西空港駅～仮称中之島駅（2回→0回）            新大阪駅～仮称中之島駅（1回→0回）            堺駅～梅田地区（1回→0回）            堺駅～新大阪駅（1回→0回）</p>	<p>《事業目的との関係》            関西国際空港と大阪都心を直結。また、関西国際空港と梅田、新大阪、京都への速達性の向上という目標が達成される。</p> <p>《政策目標との関係》            Ⅷ都市・地域交通等の快適性、利便性の向上という国の政策目標と合致</p>	
■供給者への効果・影響	<p>○新線の輸送人員が約24.3万人/日増加            ○二種鉄道事業者の輸送人キロが約210万人・km/日増加</p>		
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>○南海本線沿線から大阪都心（本町、中之島、梅田）へ直通するため利便性が向上。</p> <p>○キタとミナミに挟まれた大阪都心部から国際ゲートウェイである関西空港に直通。また、高速交通ネットワークの要である新大阪への速達性向上。</p>	<p>《事業目的との関係》            ・関西国際空港と難波、本町、中之島、梅田、新大阪を1本の路線で接続する目的が達成される。また、泉州地域（南海本線沿線）と大阪都心を直結する目的も達成する。</p> <p>《政策目標との関係》            ・広域拠点へのアクセス性向上するという府の公共交通戦略の実現。</p>
	地域経済	<p>○うめきた二期、中之島西部地区の交通便利性が向上し、開発効果の促進、それに伴い地域経済の活性化が期待できる。</p> <p>○南北都市軸の地区を中心に、幹線交通結節点（関西空港、新大阪）や多地域と直結されるため、企業立地のポテンシャル向上が期待できる。</p>	<p>《事業目的との関係》            ・大阪の南北都市軸の強化、大阪北部と南部の相互交流の促進という事業目的が達成される。</p> <p>《政策目標との関係》            ・都市の再生の実現、内外の集客力強化、アジア活力の取り込みの強化という府市の成長戦略と合致。</p>
	地域社会	<p>○大阪南部と北部の交通便利性向上により、交流の促進が期待される。</p> <p>○関西国際空港からの交通便利性向上により、アジア等の訪日外国人との国際交流機会が増加する。</p>	<p>・府内地域間の連携強化という府の公共交通戦略の実現。</p>
	環境	<p>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に、CO2が1.3kt/日削減され、地球的な環境改善となり、また、NOXが0.006kt/年が削減され、局所的な環境改善にもつながる。</p>	<p>《政策目標との関係》            交通運輸分野における環境問題への対応という近畿地方交通審議会8号答申で示された交通のあり方と合致。</p>
	安全	<p>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に交通事故の削減が期待される。</p>	

○費用便益分析							
【平成30年度価格】 ※計算期間： 30年 (50年)	費用	2,699億円 (2,804億円)		貨幣換算した主要な費用： 用地費、建設費、設計管理費等			
	便益	3,614億円 (4,158億円)		貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮、利用者増加等			
	指標	費用便益比 B/C	1.34 (1.48)	純現在価値 NPV	915億円 (1,354億円)	経済的內部 収益率 EIRR	5.7% (6.1%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C	1.48 (1.65)	B/C	1.23 (1.35)	B/C	1.30 (1.45)
NPV		1,291億円 (1,822億円)	NPV	680億円 (1,084億円)	NPV	805億円 (1,228億円)	
EIRR		6.4% (6.7%)	EIRR	5.2% (5.6%)	EIRR	5.5% (5.9%)	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C	1.20 (1.32)	B/C	1.47 (1.64)	B/C	1.39 (1.53)	
	NPV	539億円 (886億円)	NPV	1,150億円 (1,625億円)	NPV	1,049億円 (1,507億円)	
	EIRR	5.1% (5.4%)	EIRR	6.3% (6.7%)	EIRR	6.0% (6.4%)	
○採算性分析							
<p>単年度営業収支黒字転換年16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            JR難波駅・南海新今宮駅～仮称北梅田駅 24.3万人/年（需要定着年次 2036年度）</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            ・大阪府、大阪市、JR西日本、南海の4者が同路線の事業化に向けて国と協議を進めることに合意。国土交通大臣に対して鉄道事業許可申請を行ったところである。</p> <p>■法手続きの状況            ・大阪市において平成29年度より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。また、鉄道整備の事業主体となる関西高速鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)は同路線における鉄道事業免許取得に向け、鉄道事業許可申請を行ったところである。</p>						
事業の成立性	<p>・近畿地方交通審議会第8号答申(2004年10月)(国)、関西広域地方計画(2016年3月)(国)、公共交通戦略(2014年1月)(大阪府)、大阪の成長戦略(2016年12月版)(大阪府・大阪市)、大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016年3月)(大阪市)において、なにわ筋線が位置づけられている。</p>						

○概要図(位置図)



○評価結果のまとめ

同事業による効果・影響として、関西国際空港および泉州地域から大阪都心部が直結され、乗換解消するだけに止まらず、梅田、新大阪、京都方面へは時間短縮も期待される。また、都心部の新線のため、都市内の南北交通軸の強化、地域の都市鉄道ネットワークの向上が図られるだけでなく、著しい増加が続く関西圏の訪日外客への利便性が大きく向上する。さらに、費用便益分析、採算性分析についても十分な水準であることから、今後、行政による環境影響評価、都市計画決定を進め、鉄道事業法に基づく鉄道事業免許の取得が条件となるものの、本事業の実施は妥当と判断される。

○備考

※評価実施年度：平成 30 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）
- ・ 近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）
- ・ 大都市交通センサス（平成 22 年）
- ・ 航空動態調査（平成 27 年）
- ・ 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版
- ・ 日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月）

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業主体【ひたちなか市公共交通活性化協議会】

○事業内容			
概要	事業名	ひたちなか海浜鉄道湊線 新駅（学校駅）整備事業	整備区間 平磯駅～磯崎駅間
	供用年度	平成 33 年度 （建設期間：平成 31 年度～平成 32 年 度）	総事業費 60 百万円
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>ひたちなか市の人口は横ばいの状況が続いていたが、平成 27 年度の国勢調査では人口減少に転じた。特に、湊線沿線の平磯・磯崎・阿字ヶ浦の 3 地区においては、少子化が進行し、児童・生徒数の減少が続いている。そのため、市では、3 地区の学校規模の適正化を図り、より良い教育環境を実現するため、平磯・磯崎・阿字ヶ浦の 3 つの小学校と、平磯・阿字ヶ浦の 2 つの中学校の計 5 校を廃校し、市で初めてとなる小中一貫統合校を湊線沿線に建設することとした。</p> <p>小中一貫統合校開校に伴う「通学」については、地域の方々やPTA関係者などとの協議を重ね、安全で時間に正確な鉄道と徒歩による通学が望ましいとの結論に至り、ひたちなか海浜鉄道湊線を活用して、児童・生徒の安全安心を確保することとした。現在、統合校建設地付近には駅がなく、既存駅とも離れていることから、安全な通学の確保と利便性向上を図るため、統合校から 140m 程度離れた場所に新駅を設置する。公共交通離れが激しい地方の状況においては、通学を通じて公共交通を身近に感じてもらえる良い機会であり、公共交通教育の一つの方法としても期待できるものである。</p> <p>また、今後は人口減少に伴い日常的な利用者も減少することが予想されることから、新駅を設置することで定期利用者を確保し、事業者の経営の安定化及び地域鉄道の維持存続を図る。</p>		
		<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平磯駅と磯崎駅間に新駅（学校駅）を整備し、地域住民（児童・生徒）の安全性の確保及び利便性向上を図る。</li> <li>・事業者の経営を安定化させ、地域鉄道の維持存続を図る。</li> </ul>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ひたちなか市第 3 次総合計画では、公共交通機関の維持・確保やまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成、特色ある学校づくりについて掲げている。</li> <li>・また、ひたちなか市地域公共交通網形成計画では、まちづくりと連携した公共交通体系の構築を目指している。</li> </ul>
○事業による効果・影響の評価			
評価項目		評価結果	
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学者の所要時間が短縮 設置前：24.8 分（片道：既存駅利用） 設置後：16.8 分（片道）</li> <li>・鉄道利用による安全性向上</li> </ul>	<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小中一貫統合校までのアクセスが改善し利便性が向上するとともに、通学者の安全性向上に貢献する。</li> </ul>
	■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間利用者数の増加 145,600 人</li> </ul>	<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期利用者が増加することに伴い経営の安定化に貢献する。</li> <li>・地域鉄道の新たな維持・存続方法の一つとして期待される。</li> </ul>
■社会全体への効果・影響	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道自体が存続することで、年間約 100 万人の移動手段が維持され、観光客の来訪などにより、継続して沿線地域の活性化が期待される。</li> </ul>	
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小中一貫統合校を中心としたコミュニティのシンボルとなる。</li> <li>・まちづくりの新たな形として、地域の知名度が向上する</li> <li>・沿線地域の移動手段の確保が図られる。</li> </ul>	<p>＜政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特色ある学校づくりに大きく寄与する。</li> <li>・まちづくりと連携した公共交通体系の構築に寄与する。</li> <li>・鉄道経営の安定化が図られるため、鉄道の維持存続に寄与する。</li> </ul>

	安全	・鉄道を利用した通学により、通学時の安全性が大きく向上する。				
<b>○費用便益分析</b>						
※計算期間： 30年 (50年)	費用	61.73 百万円 (61.73 百万円)			貨幣換算した主要な費用： 総事業費	
	便益	479.37 百万円 (566.31 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	7.7 (9.2)	純現在価値 NPV	417.63 百万円 (504.57 百万円)	経済的内部 収益率 EIRR 51.62% (51.62%)
	感度 分析 結果	総需要+10%			総費用+10%	
		B/C	8.5 (10.1)		B/C	7.1 (8.3)
NPV		465.57 百万円 (561.21 百万円)		NPV	411.46 百万円 (498.40 百万円)	
EIRR		56.92% (56.92%)		EIRR	46.80% (46.80%)	
	総需要-10%			総費用-10%		
	B/C	7.0 (8.3)		B/C	8.6 (10.2)	
	NPV	369.70 百万円 (447.94 百万円)		NPV	423.81 百万円 (510.75 百万円)	
	EIRR	46.32% (46.32%)		EIRR	57.51% (57.51%)	
上記分析の基礎とした需要予測 新駅（学校駅）利用者数 145,600 人／年（平成 33 年度）						

注：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

<b>○事業の実施環境の評価</b>	
事業の実行性	<p>■関係主体の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国、県、市、事業者間の十分な協議を行っている。 (2018.12.14 事業基本計画変更認可取得)</li> <li>・湊鉄道対策協議会及びひたちなか市公共交通活性化協議会において関係団体等との協議が十分に行われており、湊線第三期基本計画、ひたちなか市地域公共交通網形成計画に新駅整備を位置付け合意を得ている。</li> </ul>
事業の成立性	<p>■上位計画との関連</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 28 年 3 月に策定されたひたちなか市第 3 次総合計画と整合した計画となっている。</li> <li>・平成 29 年 7 月に策定されたひたちなか市地域公共交通網形成計画と整合した計画となっている。</li> </ul>
<b>○概要図（位置図）</b>	
【整備前】	<p>平磯駅 磯崎駅</p>
【整備後】	<p>平磯駅 新駅（学校駅） 磯崎駅</p>
<b>○評価結果のまとめ</b>	
<p>事業の実施により、大量輸送・定時性に優れる鉄道を通学に活用することで、子供の安全を守るという大きな効果や地域鉄道の利用促進が図られるとともに、ひたちなか海浜鉄道の経営の安定化が図られる。また、費用便益分析についても十分な水準であり、実施環境が整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
<b>○備考</b>	
※評価実施年度：平成 30 年度	

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業主体【北条鉄道株式会社】

○事業内容							
概要	事業名	北条鉄道行違設備整備事業			整備区間	法華口駅	
	供用年度	32年度（予定） （建設期間：平成31年度）			総事業費	1.5億円	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>北条鉄道は、全区間が単線1閉塞で行き違い設備がないため、粟生駅での接続先となるJR加古川線や神戸電鉄粟生線のダイヤへの対応や旅客流動にマッチしたダイヤを組むことが難しいなど、通勤・通学等適切な時間帯に列車を運行することができず、また、イベント列車、観光列車の運行も機動的に設定できないなど、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。</p> <p>本事業では、中間駅となる法華口駅に行き違い設備を新設することにより、ダイヤの自由度を高め、旅客の利便性を向上させ、当該路線の利用促進、交流人口の増加による沿線地域の活性化を図るものである。</p>						
	<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>行き違い設備の新設による利便性向上と交流人口の増加による沿線地域の活性化。</li> <li>北条鉄道の利用促進・収支改善</li> </ul>			<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民、交通事業者、市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現する。</li> </ul> <p>【加西市地域公共交通網形成計画】</p>			
○事業による効果・影響の評価							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		ダイヤ改善による待ち時間の短縮 （待ち時間 朝：約30分→17分 夕：約22分→13分）			待ち時間の短縮により利便性が向上する。		
■供給者への効果・影響		利用者の増加に伴う収入増 （初年度収入増加 1.37百万円/年）			北条鉄道の経営の安定化に貢献する。		
■社会全体への効果・影響	住民生活	通勤通学等の利便性の向上			地域住民の交通利便性が向上する。		
	地域経済	移住定住の促進や観光入込客数の増加など交流人口の増加による地域の活性化			JR線や神鉄線との接続改善により通勤圏が広がり移住定住が促進されるとともに、観光列車等の運行により観光入込客数の増加に貢献する。		
	地域社会	法華口駅を拠点とした地域づくりの推進			法華口駅周辺の整備に寄与する。		
	環境	自動車利用から鉄道利用への転換による環境改善			鉄道へのシフトによるCO2等の排出量が削減され、環境改善に寄与する。		
	安全	自動車利用から鉄道利用への転換による交通事故の減少			自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少し、安全安心なまちづくりに寄与する。		
○費用便益分析							
※計算期間： 30年 (50年)	費用	2.3億円(2.7億円)		建設費、再投資額、走行経費			
	便益	4.3億円(5.0億円)		総所要時間短縮便益、事業者の収益改善			
	指標	費用便益比 B/C	1.9 (1.8)	純現在価値 NPV	2.1億円 (2.3億円)	経済的内部収益率 EIRR	14.3% (14.4%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
		B/C	2.09	B/C	1.73	B/C	1.84
	NPV	2.5億円	NPV	1.8億円	NPV	1.9億円	
	EIRR	16.1%	EIRR	12.6%	EIRR	13.0%	
	総需要 -10%		総費用 -10%		建設期間 -10%		

		B/C 1.71 NPV 1.6 億円 EIRR 12.5%	B/C 2.11 NPV 2.3 億円 EIRR 16.3%	B/C 1.93 NPV 2.2 億円 EIRR 14.7%
<b>○採算性分析</b>				
単年度営業収支黒字転換年 2 年 累積資金収支黒字転換年 30 年 財務的内部収益率 FIRR 1.9% (※前提とした資金調達スキームを添付)				
上記分析の基礎とした需要予測 開業年度 6,768 人／年 開業 7 年後 48,579 人／年				

注：表中の ( ) 内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	国、県、関係自治体、事業者等で十分な協議を行っている。
事業の成立性	平成 29 年度策定の「加西市地域公共交通網形成計画」において、本事業の実施を位置付けている
○概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p> <p>（法華口駅）</p> <p>駅前広場</p> <p>駅舎</p> <p>現ホーム</p> <p>至 粟生</p> <p>至 北条町</p> <p>旧ホーム跡</p>	
<p>【整備後】</p> <p>（法華口駅）</p> <p>駅前広場</p> <p>駅舎</p> <p>斜路</p> <p>駐車場・駐輪場</p> <p>上りホーム</p> <p>至 粟生</p> <p>至 北条町</p> <p>現ホーム (使用中止)</p> <p>横断通路</p> <p>旧ホーム跡</p> <p>下りホーム</p> <p>斜路</p> <p>鵜野口 (新設)</p> <p>作業用デッキ</p> <p>➡ : 歩行者</p> <p>➡ : 車椅子</p>	
○評価結果のまとめ	
<p>本事業の実施により、旅客流動にマッチした運行ダイヤの設定が可能となり、鉄道利用者の利便性向上と交流人口の拡大に伴う沿線地域の活性化並びに北条鉄道の利用促進・収支改善が図られることが想定される。</p> <p>また、費用便益分析についても十分な水準にあり、実施環境も整っていることも踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
○備考	
<p>※評価実施時期：平成 3 2 年度</p>	



新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業主体【高松市総合都市交通推進協議会】

○事業内容				
概要	事業名	ことでん新駅（太田～仏生山駅間）駅舎整備事業	整備区間	太田駅～仏生山駅間
	供用年度	平成 33 年度 （建設期間：平成 30 年度～平成 32 年度）	総事業費	540 百万円 （平成 29 年度価格）
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松市は、都市計画マスタープランに掲げる「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指しており、都市の核となる地域交流拠点を形成する上で、公共交通ネットワークを強化し、都市の中心部とのアクセス性の向上を図ることが課題となっている。</li> <li>本事業は、高松市が目指す将来都市構造の実現に向け、新駅整備により公共交通機能を充実するとともに、新駅を核とした地域のまちづくりを促進し、都市の核となる地域交流拠点の形成に寄与するものである。</li> </ul>			
	<p>≪事業目的（ミッション）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>太田～仏生山駅間に新駅を設置し、公共交通の利便性の向上と都市の核となる地域交流拠点を形成する。</li> <li>また、鉄道利用者の増加により、琴平電気鉄道の経営安定化を通じ、地域交通の持続的な確保を図る。</li> </ul>	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性向上により、高松市総合都市交通計画の基本方針である「だれもが利用しやすい安全・安心な公共交通体系の構築」「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」に寄与する。</li> </ul>		
○事業による効果・影響の評価				
評価項目		評価結果		
■利用者への効果・影響		<p>■駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>琴平線（太田～仏生山駅間）最寄駅までの所要時間の短縮</li> <li>新駅設置前：7.2分(576m)、9.3分(740m)</li> <li>新駅設置後：1.4分(109m)、6.4分(515m)</li> </ul>	<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅周辺の住宅地における公共交通機関の利便性が向上する。</li> </ul>	
■供給者への効果・影響		<p>■利用者の増加に伴う収入増</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅（太田～仏生山駅間）の年間利用者数 696千人（増加分115千人）</li> <li>※H33年度時点</li> </ul>	<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>■太田～仏生山駅間に新駅を整備することで、駅への所要時間が短縮され、公共交通機関の利便性が向上する。</p>	<p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者数の増加が見込まれる。</li> </ul>	
	地域経済	<p>■新駅設置は、公共交通機関の利便性向上により宅地化及び高度利用による人口増加が期待される。また、市街地形成が進むことで周辺地価が上昇する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集約型都市構造の形成に寄与する。</li> </ul>	
	地域社会	<p>■新駅設置は、地区の新しいシンボルとなるとともに、路線バスなど交通結節により賑わいが創出される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>	
	環境	<p>■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、渋滞緩和によるNO<sub>x</sub>排出量、CO<sub>2</sub>排出量の減少が期待される</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷低減による環境にやさしいまちの形成に寄与する。</li> </ul>	
	安全	<p>■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、交通事故の減少が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全で住みよいまちの形成に寄与する。</li> </ul>	

○費用便益分析							
[平成 29 年度価格] ※計算期間： 30 年(50 年)	費用	765 百万円 (849 百万円)		貨幣換算した主要な費用： 総事業費、維持管理費			
	便益	1,854 百万円 (2,255 百万円)		貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮			
	指標	費用便益比 B/C	2.42 (2.65)	純現在価値 NPV	1,089 百万円 (1,406 百万円)	経済的内部収益率 EIRR	11.6% (11.8%)
○感度分析							
感度分析結果 50 年	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%		
	B/C	2.92	B/C	2.50	B/C	2.60	
	NPV	1,631 百万円	NPV	1,354 百万円	NPV	1,321 百万円	
	EIRR	13.3%	EIRR	10.5%	EIRR	10.7%	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%		
	B/C	2.39	B/C	2.83	B/C	2.70	
NPV	1,180 百万円	NPV	1,457 百万円	NPV	1,482 百万円		
EIRR	10.2%	EIRR	13.2%	EIRR	13.1%		
上記分析の基礎とした需要予測 ・新駅（太田～仏生山駅間）年間利用者数 696 千人 （隣接駅からの転換利用者数 581 千人 増加利用者数 115 千人） ※H33 年度時点							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性	・関係機関、事業者との十分な協議を行っている。						
事業の成立性	・ことでん沿線地域公共交通総合連携計画の「重点駅の整備」及び高松市地域公共交通網形成計画の短期的事業（～H32）として位置付けられている。						
○概念図（位置図）							
【整備前】							
【整備後】							
○評価結果のまとめ							
当該事業の実施により、高松市都心部と地域交流拠点である太田第2土地区画整理事業地区、太田駅周辺地区、仏生山地区と、香川インテリジェントパークとのアクセス性が向上するとともに、鉄道利用者の新規需要の拡大が期待されるなど多様な効果が期待され、「コンパクト プラス ネットワーク」のまちづくりの実現が可能となる。さらに、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：平成 29 年度							

注：表中の（ ）内は 50 年の計算期間を前提した場合の数値を示す。

# 再評価結果一覧 (平成31年3月時点)

【公共事業関係費】

【整備新幹線事業】

(整備新幹線整備補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
北陸新幹線 (金沢・敦賀間)  独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	その他	14,100 【残事業 =9,000】	12,294 【残事業 =12,143】	13,803 【残事業 =8,666】	11,394 【残事業=7,252億円】 用地関係費：1,030億円 【残事業=234億円】 維持更新投資費：1,380 億円 【残事業=1,380億円】	0.9 【残事業 =1.4】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> <li>・主要区間の所要時間短縮 東京駅～福井駅の所要時間（最速達）約20分短縮（3時間14分→2時間53分）（想定） 大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達）約25分短縮（2時間31分→2時間4分）（想定）</li> <li>・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県一富山県（約1.5倍） 北陸3県（富山、石川、福井）一大阪府（約1.1倍）</li> <li>・生産性向上による生産額の増加 年間約506億円の増加</li> <li>・与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会において、ルートが決定されており、北陸新幹線全体では、更なる投資効果が発揮されることが期待される。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・本線用地は約99%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。</li> <li>・土木工事については、トンネル区間の約44%、明かり区間の約18%が完成。急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、概ね平成31年度末までに完了する見込み。</li> <li>・平成32年度から軌道、建築、電気等の設備工事が本格化。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・最新技術の採用や工法の工夫等により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) 独立行政法人鉄道建設・ 運輸施設整備支援機構	その他	6,200 【残事業 =2,500】	3,380 【残事業 =3,334】	<p>【内訳】</p> 利用者便益：1,700億円 【残事業=1,700億円】 供給者便益：1,388億円 【残事業=1,388億円】 環境等改善便益：34億円 【残事業=34億円】 残存価値：258億円 【残事業=190億円】	6,622 【残事業 =2,585】	<p>【内訳】</p> 建設費：5,427億円 【残事業=2,024億円】 用地関係費：634億円 【残事業=95億円】 維持更新投資費：560億 円 【残事業=560億円】	0.5 【残事業 =1.3】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滞在可能時間の増加</li> <li>・輸送安定性の確保</li> <li>・人的交流の活発化</li> <li>・医療施設、空港へのアクセス向上</li> <li>・まちづくり事業の活性化</li> <li>・オプション効果</li> <li>・イメージアップ効果</li> <li>・観光面での活性化</li> <li>・生産性向上による生産額の増加</li> <li>・新幹線の強靱性</li> <li>・災害からの復興への効果</li> <li>・踏切障害事故の解消 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費増額及び事業環境の変化により再評価を実施</li> <li>・武雄温泉駅での対面乗換方式が開業後50年間継続する前提で再評価（新鳥栖・武雄温泉間の整備方式については、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会で検討中）</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・主要区間の所要時間短縮 博多駅～長崎駅の所要時間（最速達）約30分短縮（1時間48分→1時間20分）（想定）</li> <li>・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 西九州～近畿圏（約1.03倍） 西九州～福岡県（約1.01倍）</li> <li>・生産性向上による生産額の増加 年間約73億円の増加</li> <li>・与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において、九州新幹線（西九州ルート）の整備方式が検討されており、九州新幹線（西九州ルート）全体では、更なる投資効果が発揮されることが期待される。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・本線用地は約99%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。</li> <li>・土木工事については、トンネル区間の約90%、明かり区間の約56%が完成。急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、概ね平成31年度末までに完了する見込み。</li> <li>・平成32年度から軌道、建築、電気等の設備工事が本格化。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・最新技術の採用や工法の工夫等により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続

再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】

事業主体【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

○事業概要						
概要	事業名	北陸新幹線 金沢・敦賀間		整備区間	金沢・敦賀間	
	供用年度	新規事業採択時	平成 38 年度 (建設期間：14 年間)	総事業費	新規事業採択時	11,600 億円 (H23.4 価格)
		再評価時	平成 35 年度 (建設期間：11 年間)		再評価時	14,100 億円 (H29.4 価格)
	平成 29 年 10 月に工事实施計画（その 2）認可の中で、工事の完了予定時期を平成 37 年度末から 3 年前倒しし、平成 34 年度末とした。			消費税増税、物価上昇、耐震設計標準の改訂、関係機関との協議、現地状況の精査等による増額。		
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月）では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申（平成 4 年 6 月）においては、新たに「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）から地方主要都市までを概ね 3 時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成 23 年 12 月 26 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工 5 条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工 5 条件」が確認された後、平成 24 年 6 月に認可・着工された。</p>					
	<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と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。</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 <span style="float:right">〔報告書 p2-1～46〕</span>						
<p>■経済情勢の変化</p> <p>平成 23 年 3 月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成 26 年 4 月には消費税が 5%から 8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。</p> <p>■人口動態の変化</p> <p>将来人口について新規事業採択時と比較したところ、富山県・福井県は大きな差はなかったが、石川県及び首都圏では最新の推計値の方が上振れしている。</p> <p>■競合交通機関のサービス変化</p> <p>認可時に前提とした平成 22 年 4 月と平成 29 年 3 月を比較すると、北陸新幹線沿線周辺の富山空港、小松空港では東京（羽田）便が北陸新幹線開業の影響により、便数が減少している。</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 <span style="float:right">〔報告書 p3-1〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京駅～福井駅の所要時間（最速達） 約 20 分短縮（3 時間 14 分→2 時間 53 分）（想定）</li> <li>大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達） 約 25 分短縮（2 時間 31 分→2 時間 4 分）（想定）</li> </ul>				
	運賃・料金の変化	<p>■主要区間の運賃の変化 <span style="float:right">〔報告書 p3-2〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京駅～福井駅の運賃・料金 14,660 円→15,530 円（想定）</li> <li>大阪駅～金沢駅の運賃・料金 7,650 円→9,030 円（想定）</li> </ul>				
	滞在可能時間の増加	<p>■主要区間の滞在可能時間の増加 <span style="float:right">〔報告書 p3-3〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京駅発の福井駅での滞在可能時間 約 1 時間 00 分増加</li> <li>福井駅発の東京駅での滞在可能時間 約 1 時間 30 分増加</li> </ul>				
	輸送安定性	<p>■輸送安定性の確保 <span style="float:right">〔報告書 p3-4〕</span></p> <p>新幹線は航空と比較して遅延や運休が少なく、整備区間において輸送の安定性が増すことが考えられる。</p>				
	住民生活	<p>■医療施設へのアクセス向上 <span style="float:right">〔報告書 p3-5〕</span></p> <p>沿線には救命救急センターを有する医療施設が複数位置しており、これらへの所要時間の短縮が見込まれる。</p>				

■社会全体への効果影響	地域経済	<p>■人的交流の活発化 [報告書 p3-6] 沿線地域の交流人口が増加（推計値） 福井県－富山県 (約 1.5 倍) 北陸 3 県（富山、石川、福井）－大阪府 (約 1.1 倍)</p> <p>■空港とのアクセス性向上 [報告書 p3-7] 小松駅は小松空港の近くに位置しており、新幹線と空路の高速ネットワークが近距離で結ばれることで、それぞれのネットワークの活性化が期待される。</p>						
	地域社会	<p>■まちづくり事業の活性化 [報告書 p3-8] 新幹線を契機として、駅前を中心に土地区画整理事業などのまちづくり事業が活発化している。これにより駅周辺の利便性が向上し、新幹線整備による地域への開業効果がさらに高まることが期待される。例えば福井駅では、「にぎわい交流拠点」の形成を基本コンセプトとした再開発ビル「ハピリン」が既に完成している。</p>						
	存在効果	<p>■オプション効果 [報告書 p3-20] 新幹線が整備されることで周辺地域は移動時の選択肢に新幹線が加わり、新幹線がいつでも利用できるというオプション効果が期待される。</p> <p>■イメージアップ効果 [報告書 p3-20] 新幹線が整備されることで自分が住んでいる地域の知名度の向上が考えられ、それによって居住者が地域へ満足感を持つことが期待できる。</p>						
	観光	<p>■観光面での活性化 [報告書 p3-21] 沿線には温泉や主要な観光地が数多く存在している。新幹線整備によりアクセス性が向上し、観光による誘客やインバウンド需要の拡大が期待されるほか、近年開業した金沢以東も含めた新幹線ルートを軸として、能登エリアや若狭エリアなどにも観光の周遊ルートが広がっていくことが期待される。</p>						
	経済波及効果	<p>■生産性向上による生産額の増加 [報告書 p3-24] 年間約 506 億円の増加</p>						
■災害対策への効果影響	災害対策	<p>■新幹線の強靱性 [報告書 p3-26] 平成 28 年熊本地震において九州新幹線（鹿児島ルート）は想定から大幅に早い 2 週間弱で運転再開した。本区間も災害時には早期に運行を再開することで、他の交通手段の代替機能としての役割を果たすことが期待される。</p> <p>■東海道新幹線の代替機能 [報告書 p3-28] 首都圏と関西圏を結ぶ東海道新幹線は、この区間を往来する旅客輸送の 8 割以上を担っており、まさに日本経済の基軸とも言える路線である。しかし、東海・東南海・南海地震が発生した場合には甚大な被害が想定されており、寸断された場合は日本経済への衝撃は計り知れない。北陸新幹線は日本海側の国土軸を形成する路線であり、その場合の代替機能を担うことが期待されている。本区間はその一部を担う区間である。</p> <p>■大雪での安定輸送 [報告書 p3-29] 平成 30 年の北陸地方を中心とした大雪では、特急、普通列車、空港、道路など他の交通機関で運休、通行止めなどが相次ぎ周辺の交通網はマヒ状態であった。この際、北陸新幹線はほぼ平常通りの運行を行っており、他の交通機関の代替機能を果たすために臨時列車を運行させるなどの対応も行った。これは大雪時の輸送安定性を示した形となり、豪雪地帯である沿線地域にとって、雪に強い交通機関が存在することは地域内での利用者だけでなく、地域外から北陸に向かう利用者にとっても安心感を与え、大きな意味を持つものと思われる。</p>						
		■環境への効果影響	環境	<p>■環境負荷の低減 [報告書 p3-30] 開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は 45,000t-CO2/年と推計される。</p>				
■安全への効果影響	安全	<p>■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消 [報告書 p3-31]</p>						
■費用便益分析 [基準年平成 30 年度] 計算期間 50 年	事業全体	費用	13,803 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	12,294 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	-1,509 億円	経済的内部収益率 EIRR	3.4 %
		上記分析の基礎とした需要推計 [報告書 p4-2] 最新の交通サービス水準に基づき平成 35 年度以降を予測、 金沢・敦賀間の輸送密度：20,700 人キロ/日・km(開業後 50 年間の平均値)						

残 事 業	費用	「継続した場合」 13,803 億円			「中止した場合」 5,137 億円		
	便 益	「継続した場合」 12,294 億円			「中止した場合」 151 億円		
	指 標	費用便益比 B/C	1.4	純現在価値 NPV	3,477 億円	経済的内部 収益率 EIRR	6.3 %
	感度分析 結果	総需要 (+10%)			総費用 (+10%)		
		B/C 1.5、NPV 4,697 億円、EIRR 7.0%			B/C 1.3、NPV 2,639 億円、EIRR 5.6%		
総需要 (-10%)			総費用 (-10%)				
B/C 1.3、NPV 2,258 億円、EIRR 5.5%			B/C 1.6、NPV 4,316 億円、EIRR 7.1%				
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	コスト縮減	<p>■用地取得費の精査 [報告書 p5-10] 用地取得単価や、取得面積、建物等の補償に係る補償費を細かく精査することによって用地取得費や建物等補償費の縮減を図った。</p> <p>■発生土処理の見直し [報告書 p5-11] 関係機関との協議により近距離の土捨て場を確保した。これにより、発生土の運搬に係るコストを縮減し、土捨て費用の縮減を図った。</p>					
	技術開発	<p>■背面平滑型トンネルライニング工法 (FILM 工法) [報告書 p5-28] 吹付コンクリートの凹凸をモルタルで平滑に仕上げる工法を採用することで、覆工コンクリートの拘束低減によるひび割れの防止や、防水シートの破損低減と防水性能の向上など、トンネル性能が改善される。</p>					
	環境・景観保全	<p>■中池見湿地 (ラムサール条約登録地) への配慮 [報告書 p5-29] 中池見湿地に対して、環境を保全しつつ新幹線事業を適切に実施するため、学識経験者等による委員会にて検討・審議を行った。その結果を受け、環境影響を回避低減するため、ルート変更を行った。またさらに、影響の不確実性に対して予防的措置を講じ、万が一の際の緊急対策をあらかじめ定めるなどの計画を考へており、これについての具体的な取り組みをフォローアップ委員会において策定することとなっている。</p> <p>■河川環境への配慮 [報告書 p5-30] 九頭竜川橋りょうの付近が国指定の天然記念物魚類の生息地に指定されており、この魚類の遡上能力が高くないために環境変化の影響を受けやすいとされている。天然記念物への影響を低減するために橋脚位置に配慮し、施工時も瀬替えを避けてスパンを広くとった仮橋・仮設構台を設けるなど、影響を低減するよう計画している。</p> <p>■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 [報告書 p5-31] トンネル掘削土の搬出の際、多くのトンネルで採用されているダンプトラックによるものではなく、電動式のベルトコンベア方式を採用することで、CO2 排出量の削減を削減した。また、トンネル内での安全性向上、排気ガス・粉じんの減少によるトンネル作業環境も大幅に改善した。</p>					

○事業の進捗の状況

[報告書 p5-14]

平成 31 年 2 月現在、トンネル区間の完成延長は約 16.4 km で、完成率（覆工率）は約 44% となっている。明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成延長は約 13.8 km で、完成率は約 18% となっている。

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

また、軌道、電気、建築、機械等の開業設備工事も順次発注する予定である。

<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性及び成立性

■関係主体の合意

関係地方自治体等から事業継続の合意を得ている。

■関連事業の状況

新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。

■事業進捗の見込み

本線用地については、平成 31 年 2 月時点において 99% を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。

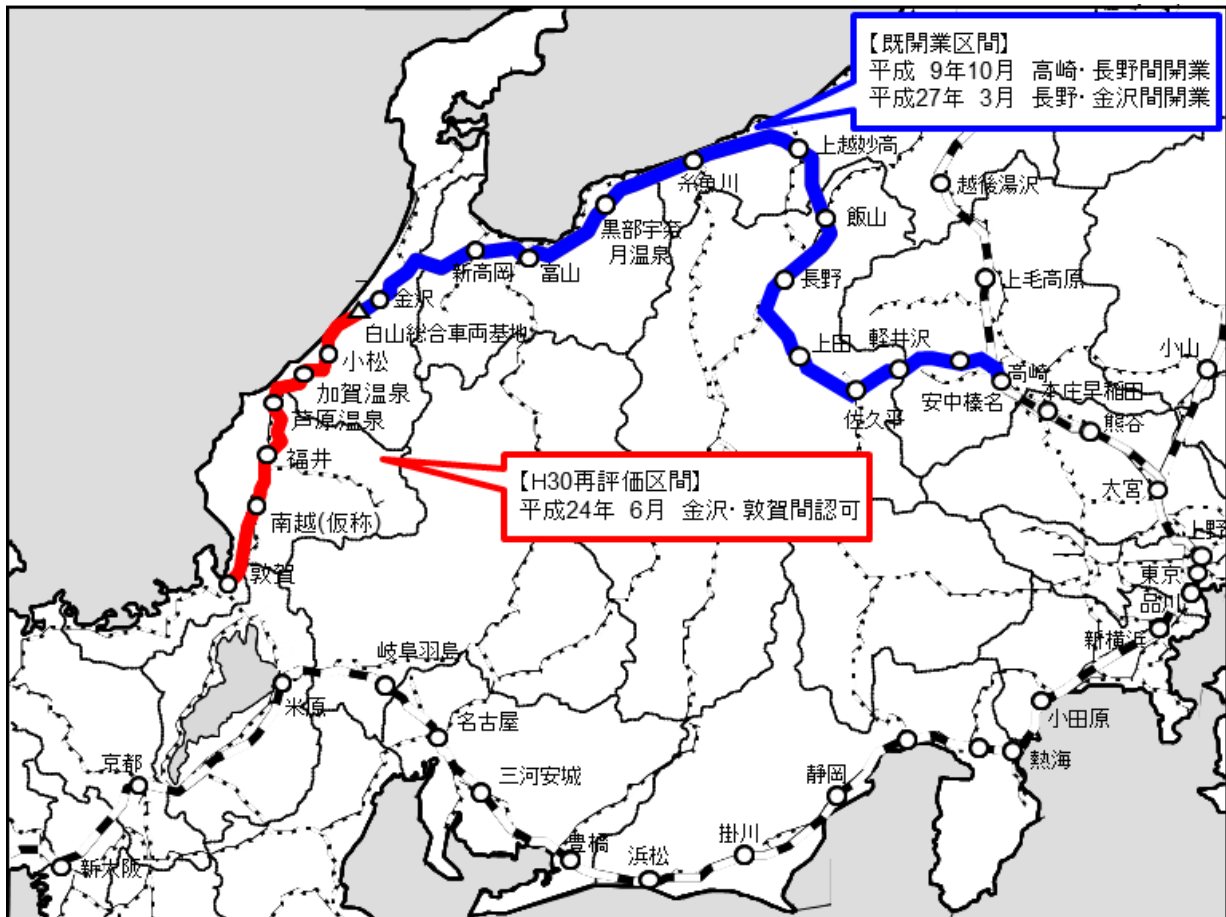
土木工事については、トンネル区間の 100%、明かり区間の 100% が契約済みであり、急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、平成 31 年度末までに概ね完了する見込みである。その後、平成 32 年度から軌道、建築や電気等の設備工事が主体となり、工事を進める予定である。

○対応方針（評価結果のまとめ）

[報告書 p7-1]

事業を継続する

○概要図（位置図）





再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】

事業主体【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

○事業概要						
概要	事業名	九州新幹線 武雄温泉・長崎間		整備区間	武雄温泉・長崎間	
	供用年度	新規事業採択時	平成34年度 (建設期間：10年間)	総事業費	新規事業採択時	5,000億円 (H23.4 価格)
		再評価時	平成34年度 (建設期間：10年間)		再評価時	6,200億円 (H29.4 価格)
		平成27年1月14日政府・与党申し合わせにおいて、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しするとされた。			消費税増税、物価上昇、耐震設計標準の改訂、関係機関との協議、現地状況の精査等による増額。	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>第四次全国総合開発計画（昭和62年6月）では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申（平成4年6月）においては、新たに「五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）から地方主要都市までを概ね3時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成23年12月26日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工5条件」が確認された後、平成24年6月に認可・着工された。</p>					
	<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と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。</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 <span style="float:right">〔報告書 p2-1～49〕</span>						
<p>■経済情勢の変化 平成23年3月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成26年4月には消費税が5%から8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。</p> <p>■人口動態の変化 将来人口について新規事業採択時と比較したところ、佐賀県・長崎県は大きな差はなかったが、福岡県及び近畿圏では最新の推計値の方が上振れしている。</p> <p>■競合交通機関のサービス変化 認可時に前提とした平成22年4月と平成30年3月を比較すると、九州新幹線沿線周辺の佐賀空港では、東京便増便やLCC就航、国際線の路線が増えたことで着陸回数は増加している。長崎空港では平成23年にA滑走路を大村飛行場に分割し、着陸回数は減少している。</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 <span style="float:right">〔報告書 p3-1〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>博多駅～長崎駅の所要時間（最速達） 約30分短縮（1時間48分→1時間20分）（想定）</li> <li>新大阪駅～長崎駅の所要時間（最速達） 約40分短縮（4時間27分→3時間48分）（想定）</li> </ul>				
	運賃・料金の変化	<p>■主要区間の運賃の変化 <span style="float:right">〔報告書 p3-2〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>博多駅～長崎駅の運賃・料金 4,710円→5,780円（想定）</li> <li>新大阪駅～長崎駅の運賃・料金 18,620円→19,690円（想定）</li> </ul>				
	滞在可能時間の増加	<p>■主要区間の滞在可能時間の増加 <span style="float:right">〔報告書 p3-3〕</span></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新大阪駅発の長崎駅での滞在可能時間 約2時間00分増加</li> <li>長崎駅発の新大阪駅での滞在可能時間 約1時間40分増加</li> </ul>				

	輸送安定性	<b>■輸送安定性の確保</b> [報告書 p3-4] 新幹線は在来線と比較して輸送安定性が高く、整備区間において輸送障害が低減し輸送安定性が向上することが期待される。					
	住民生活	<b>■医療施設へのアクセス向上</b> [報告書 p3-5] 沿線には救命救急センターを有する医療施設が複数位置しており、これらへの所要時間の短縮が見込まれる。特に嬉野医療センターは嬉野温泉（仮称）駅前への移転を予定しており、アクセス性が大きく向上することが期待される。					
<b>■社会全体への効果影響</b>	地域経済	<b>■人的交流の活発化</b> [報告書 p3-6] 沿線地域の交流人口が増加（推計値） 西九州－近畿圏 (約 1.03 倍) 西九州－福岡 (約 1.01 倍) <b>■空港とのアクセス性向上</b> [報告書 p3-7] 新大村（仮称）駅が長崎空港の近くに整備されることで、新幹線と空路の高速ネットワークが近距離で結ばれ、それぞれの活性化が期待される。					
	地域社会	<b>■まちづくり事業の活性化</b> [報告書 p3-8] 新幹線を契機として、駅前を中心に土地区画整理事業などのまちづくり事業が活発化している。これにより駅周辺の利便性が向上し、新幹線整備による地域への開業効果がさらに高まることが期待される。例えば長崎駅では、市民交流を促進する MICE 施設が計画され、地域経済の好循環を目指す取り組みが進められている。					
	存在効果	<b>■オプション効果</b> [報告書 p3-16] 新幹線が整備されることで周辺地域は移動時の選択肢に新幹線が加わり、新幹線がいつでも利用できるというオプション効果が期待される。 <b>■イメージアップ効果</b> [報告書 p3-16] 新幹線が整備されることで自分が住んでいる地域の知名度の向上が考えられ、それによって居住者が地域へ満足感を持つことが期待できる。					
	観光	<b>■観光面での活性化</b> [報告書 p3-17] 沿線には温泉や主要な観光地が数多く存在している。新幹線整備によりアクセス性が向上し、観光による誘客やインバウンド需要の拡大が期待されるほか、新幹線ルートを軸として佐世保エリアや雲仙エリア、さらには熊本エリアなどにも観光の周遊ルートが広がっていくことが期待される。					
	経済波及効果	<b>■生産性向上による生産額の増加</b> [報告書 p3-20] 年間約 73 億円の増加					
<b>■災害対策への効果影響</b>	災害対策	<b>■新幹線の強靱性</b> [報告書 p3-22] 平成 28 年熊本地震において九州新幹線（鹿児島ルート）は想定から大幅に早い 2 週間弱で運転再開した。本区間も災害時には早期に運行を再開することで、他の交通手段の代替機能としての役割を果たすことが期待される。 <b>■災害からの復興への効果</b> [報告書 p3-24] 災害時の新幹線の早期復旧は被災者への心理的安心感や観光客へのプラスイメージにつながる事が考えられる。万が一の災害時には新幹線の早期復旧が復興の下支えになることが期待される。					
<b>■環境への効果影響</b>	環境	<b>■環境負荷の低減</b> [報告書 p3-25] 開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は 23,000t-CO2/年と推計される。					
<b>■安全への効果影響</b>	安全	<b>■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消</b> [報告書 p3-26]					
<b>■費用便益分析</b> [基準年平成 30 年度] 計算期間 50 年	事業全体	費用	6,622 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	3,380 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	0.5	純現在価値 NPV	-3,242 億円	経済的内部収益率 EIRR 1.0 %
		上記分析の基礎とした需要推計 最新の交通サービス水準に基づき平成 34 年度以降を予測、 武雄温泉・長崎間の輸送密度：6,800 人キロ/日・km(開業後 50 年間の平均値)					[報告書 p4-2]

残 事 業	費 用	「継続した場合」 6,622 億円			「中止した場合」 4,036 億円		
	便 益	「継続した場合」 3,380 億円			「中止した場合」 46 億円		
	指 標	費用便益比 B/C	1.3	純現在価値 NPV	749 億円	経済的 内部収益率 EIRR	5.9 %
	感度分析 結果	総需要 (+10%)			総費用 (+10%)		
		B/C 1.4、NPV 1,083 億円、EIRR 6.8%			B/C 1.2、NPV 511 億円、EIRR 5.2%		
総需要 (-10%)			総費用 (-10%)				
B/C 1.2、NPV 416 億円、EIRR 5.1%			B/C 1.4、NPV 987 億円、EIRR 6.8%				
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	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>■基礎構造の見直し [報告書 p5-9] 地質を適切に評価することにより、基礎形式を杭基礎から直接基礎に見直すことで、工事費の縮減を図った。</li> <li>■発生土処理の見直し [報告書 p5-10] 関係機関との協議により近距離の土捨て場を確保し、運搬費の縮減を図った。</li> <li>■吹付コンクリートの見直し [報告書 p5-11] フライアッシュと高炉スラグを混合していた吹付コンクリートの配合を見直し、フライアッシュのみとすることで、混合に要する費用を削減した。</li> </ul>					
	技術開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>■背面平滑型トンネルライニング工法 (FILM 工法) [報告書 p5-31] 吹付コンクリートの凹凸をモルタルで平滑に仕上げる工法を採用することで、覆工コンクリートの拘束低減によるひび割れの防止や、防水シートの破損低減と防水性能の向上など、トンネル性能が改善される。</li> <li>■PC 桁を用いた GRS 一体橋梁 [報告書 p5-32] GRS 一体橋梁は耐震性に優れ、さらに支承が不要であるため維持管理コストの低減にもつながる。これまでの実績は RC 桁などの比較的短いスパンだけであったが、今回 PC 桁での適用を検討し、長スパン化を実現した。</li> </ul>					
	環境・景観保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 [報告書 p5-33] トンネル掘削土の搬出の際、多くのトンネルで採用されているダンプトラックによるものではなく、電動式のベルトコンベア方式を採用することで、CO2 排出量の削減を削減した。また、トンネル内での安全性向上、排気ガス・粉じんの減少によるトンネル作業環境も大幅に改善した。</li> <li>■精密機械への振動に配慮したトンネル掘削方法 [報告書 p5-34] トンネル近傍に精密機械を使用する工場が立地しており、発破による振動が精密機械の許容値を超過することが判明した。そのため工場への影響範囲では振動抑制効果のある機械掘削に変更し、周辺環境に配慮した。</li> <li>■景観を考慮した構造物デザイン [報告書 p5-34] 景観への配慮については、場所によっては工夫されているところが見られる反面、棚田や石垣のある観光風景としても魅力ある地域において、斜面の安全性や保守性への配慮から、今後より一層の工夫の余地があるような事例もあった。今後建設する線区では、上記を踏まえ景観への配慮について工夫していきたい。</li> </ul>					

○事業の進捗の状況

[報告書 p5-15]

平成31年2月現在、トンネル区間の完成延長は約36.8kmで、完成率(覆工率)は約90%となっている。明かり区間(橋梁・高架橋、切取・盛土)の完成延長は約14.5kmで、完成率は約56%となっている。

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

また、軌道、電気、建築、機械等の開業設備工事も設計、工事発注及び施工を進めている。

<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性及び成立性

■関係主体との調整

関係地方自治体等から事業継続の理解を得ている。

■関連事業の状況

新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。

■事業進捗の見込み

本線用地については、平成31年2月時点において99%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。

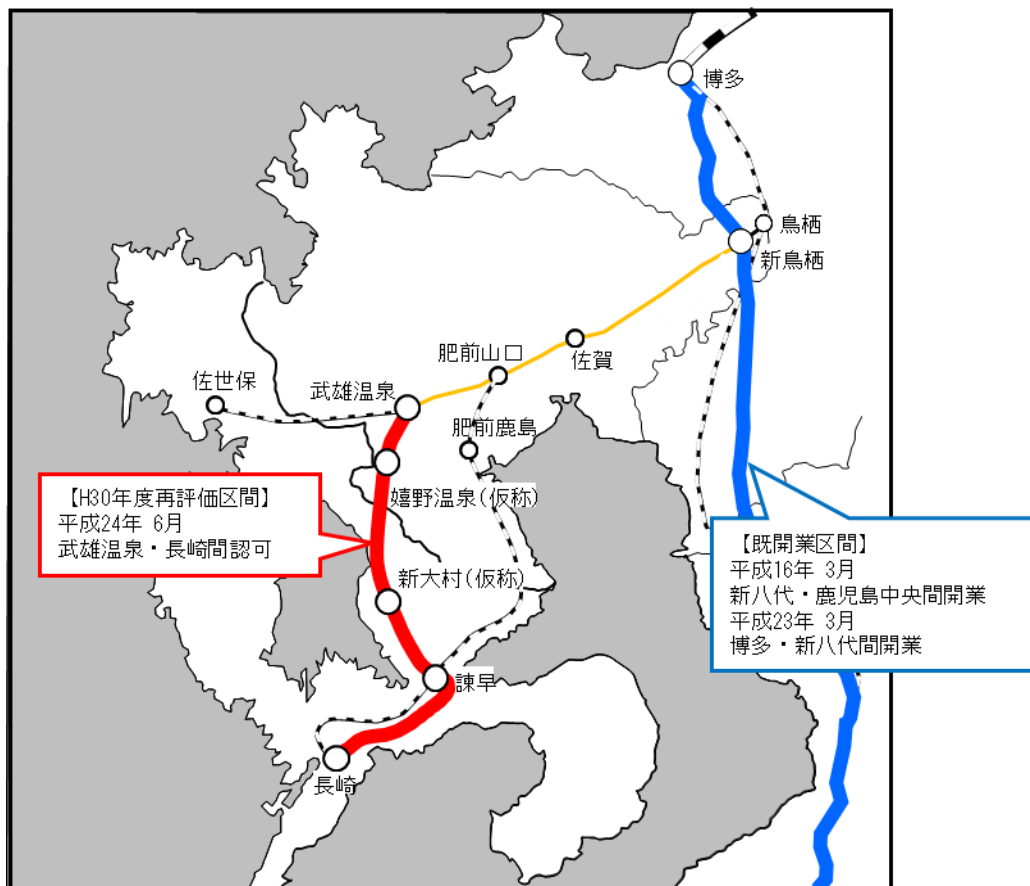
土木工事については、トンネル区間の100%、明かり区間の100%が契約済みであり、急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、平成31年度末までに概ね完了する見込みである。その後、平成32年度から軌道、建築や電気等の設備工事が主体となり、工事を進める予定である。

○対応方針(評価結果のまとめ)

[報告書 p7-1]

事業を継続する

○概要図(位置図)



## 完了後の事後評価結果一覧 (平成31年3月現在)

【公共事業関係費】  
【都市・幹線鉄道整備事業】  
(地下高速鉄道整備事業)

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)
東西線 門前仲町 駅改良事業 (2010年度～2014 年度) 東京地下鉄(株)	5年以内	5.9	<p>(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 5.9億円、工期 2010年度～2014年度 B/C 5.9 (B: 43.6億円、C: 7.4億円) (事業の効果の発現状況) ・乗降時間の短縮に伴い、朝ラッシュ時の1列車当たりの駅停車時間が平均で7秒程度短縮された。 ・朝ラッシュ時の1人当たりのホーム上の移動時間が平均で5秒程度短縮された。 ・ホーム上の混雑が緩和されたことで、軌道内への転落や列車との接触等が発生する危険性が低下し、安全性の向上につながった。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・東西線が通過する自治体の従業人口が増加していることから、東西線の輸送人員及び門前仲町駅の乗降人員が増加しており、乗換路線である都営大江戸線の輸送人員も増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・費用便益分析の結果から事業効果が十分に発現されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・ホーム上の混雑緩和及び乗降時間の短縮という当初計画の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。 (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) ・列車停車時間短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。</p>	対応なし	<p style="text-align: center;">鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)</p>

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)
有楽町線 豊洲駅 改良事業 (2010年度～2015 年度) 東京地下鉄株	5年以内	10.4	<p>(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 10.4億円、工期 2010年度～2015年度            B/C 1.03 (B: 14.1億円、C: 13.7億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝ラッシュ時に豊洲駅止まりの列車を設定することで、豊洲駅における遅延時間が最大で1分40秒程度、新木場駅における遅延時間が最大で3分50秒程度短縮された。</li> <li>・新木場方面列車の遅延時間が短縮することで、折返し列車の新木場駅出発時における遅延時間が最大3分10秒程度短縮された。</li> <li>・輸送障害が発生した場合の遅延に対しても、朝ラッシュ時と同様に対応できる体制が整備された。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊洲駅周辺は大型商業施設やオフィスビル、マンション等の開発が盛んであり、夜間人口及び従業人口が増加していることから、豊洲駅の乗降人口は増加している。また、有楽町線は夜間人口及び従業人口が増加している自治体を通してのことから、有楽町線の輸送人口も増加している。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析の結果から、事業効果が発現されていると判断できること、今後も同駅の利用者数が増加し便益が大きくなる可能性が高いことから、今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝ラッシュ時等遅延発生時の遅延九州及び拡大防止という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。</li> </ul> <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"> <li>・輸送人員の増加等、当初計画時からの諸要因の大幅な変化に応じた評価手法の検討が必要である。</li> </ul>	対応なし	<p>鉄道局            都市鉄道政策課            (課長 吉田昭二)</p>

(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)
京急蒲田駅総合改善事業 (H13~H25) 株式会社大田まちづくり公社	5年以内	119	<p>(改善措置の必要性) 事業の主たる目的(ミッション)を十分に達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>(今後の事業評価の必要性) 費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていること、社会経済情勢の急激な変化にも対応していることから、今後の事業評価は不要と考える。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事情評価手法の見直しの必要性) 本事業とあわせて連続立体交差事業や再開発事業が完成したことで、駅周辺の機能集積が進んでおり、こうしたまちづくりへの効果も期待される。また、増大する航空需要に対応しつつ、羽田空港への主要な交通基盤として利用者から得ている安全性と信頼感は、駅改良に対する評価の一つと考えられる。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
青い森鉄道線駅整備事業 青森市総合都市交通対策協議会	5年以内	13	<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 事業費 想定値 12億円 実績値 13億円 工期 想定値 4年 実績値 5年 乗車人員 想定値 野内駅 113,150人/年 (H27) 実績値 野内駅 181,588人/年 (H27) 筒井駅 201,480人/年 (H27) 筒井駅 201,845人/年 (H27)</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者及び社会全体への効果影響 ・新駅近傍には、それぞれ県立高校が立地し、利用者の相当数が高校通学者であり、その通学(移動)時間が短縮し、利便性が向上 ・青い森鉄道線の利用者が増加</p> <p>■費用便益分析 ・費用便益比B/C(30年) 1.2 (費用:14億円、便益:17億円)</p> <p>○改善措置の必要性 ・新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、新規採択時の想定を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、特段の改善措置の必要性はないと考える。</p> <p>○今後の事業評価の必要性 ・新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、利用者便益も新規採択時を上回っているほか、費用便益比も1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方や、事業評価手法の見直しの必要性 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)

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)
高松琴平電鉄琴平 線新駅整備事業 ことでん活性化協 議会	5年以内	1.3	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) : 1.3億円 実績値 : 1.3億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 平成25年度 実績値 : 平成25年度</p> <p>輸送人員 408,958/日(新規採択時予測) 448,449/日(開業2年目) 477,677/日(開業5年目)</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響、社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滝宮駅～陶駅間における最寄り駅まで15分圏人口が増加し、公共交通の利便性が高まった。</li> <li>・坂出市等と新駅間の新規バスの導入により公共交通の利便性が高まったが目標の3.0人/便の目標に対して1.8人/便になっている。</li> <li>・住宅開発等により新駅周辺の周辺人口の増加に寄与した。H23年度から29.3%増加した。</li> <li>・駅の開設とあわせて都市整備を行い、沿線の住宅開発が進展した。</li> <li>・新駅直近のイオンモール綾川の利用客数が増加した。</li> <li>・鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故件数がH25年12月末現在194件からH30.12月末現在120件に減少した。</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C(30年)5.5 (便益7.6億円 費用1.4億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達成する見込みであることから、改善措置は不要と考える。</li> </ul> <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要はないと考える。</li> </ul> <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"> <li>・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。</li> </ul>	対応なし	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 石原 大)</p>



事後評価 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】

○事業概要							
事業名	東西線 門前仲町駅改良事業 (プラットフォームの拡幅)			整備区間	東西線 門前仲町駅		
事業期間	2010～2014年度			総事業費	5.9億円		
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 門前仲町駅のホームは大半の部分の幅が約4.5mと狭く、特に朝ラッシュ時の中野方面ホームは都営大江戸線への乗換客が多数降車するため大変混雑し、乗降時間が増大することで東西線の遅延の一因となっていた。このため、プラットフォームを拡幅することで、ホーム上の混雑を緩和し、乗降時間の短縮とともに利用者の安全性の向上を図る必要があった。						
	≪事業目的≫ ホーム上の混雑を緩和し、乗降時間を短縮するとともに利用者の安全性の向上を図る。また、乗降時間の短縮により東西線の遅延解消効果が期待される。			≪関連する政策目標≫ 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
東西線が通過する自治体（東京都江東区、中央区、江戸川区等）の従業人口が増加していることから、東西線の輸送人員及び門前仲町駅の乗降人員は増加している。また、乗換路線である都営大江戸線の輸送人員も増加している。							
○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			
総事業費	8.0億円	5.9億円		・落札差金 ・工程管理の適正化による経費削減			
工期	5年	5年					
東西線 門前仲町駅 乗降人員	105,082人/日 (2010年度実績)	115,822人/日 (2015年度実績)		・沿線自治体の従業人口の増加 ・都営大江戸線との乗換人数の増加			
○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		・乗降時間の短縮による遅延解消効果 乗降時間の短縮に伴い、朝ラッシュ時の1列車当たりの駅停車時間が平均で7秒程度短縮される。					
■社会全体への効果影響	住民生活	・ホーム上の移動時間の短縮 朝ラッシュ時の1人当たりのホーム上の移動時間が平均で5秒程度短縮される。					
	地域経済						
	地域社会	・安全性の向上 ホーム上の混雑が緩和されたことで、軌道内への転落や列車との接触等が発生する危険性が低くなり、安全性の向上につながった。					
	環境 安全						
■費用便益分析 計算期間：30年 (50年)	費用	7.4億円 (7.4億円)		貨幣換算した主要な費用： 建設費			
	便益	43.6億円 (54.2億円)		貨幣換算した主要な便益： 駅停車時間短縮、ホーム移動時間短縮			
	指標	費用便益比 B/C	5.89 (7.32)	純現在価値 NPV	36.2億円 (46.8億円)	経済的内部 収益率EIRR	27.0% (27.0%)
■採算性分析		当事業は、あくまで利用者の利便性・安全性の向上等を目的とするものであるため、工事の実施により利用者の増加が期待されるものではない。したがって、当事業についての採算性は検討しない。					

上記分析の基礎とした需要予測

2015年度以前の乗降人員は実績値とし、2016年度以降は乗降人員が2015年度の値で推移すると仮定。

門前仲町駅の乗降人員： 115,822人/日（2015年度実績）

○事業実施による地球環境、局地的環境の変化

特にない。

○改善措置の必要性

評価結果より、ホーム上の混雑緩和及び乗降時間の短縮という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。

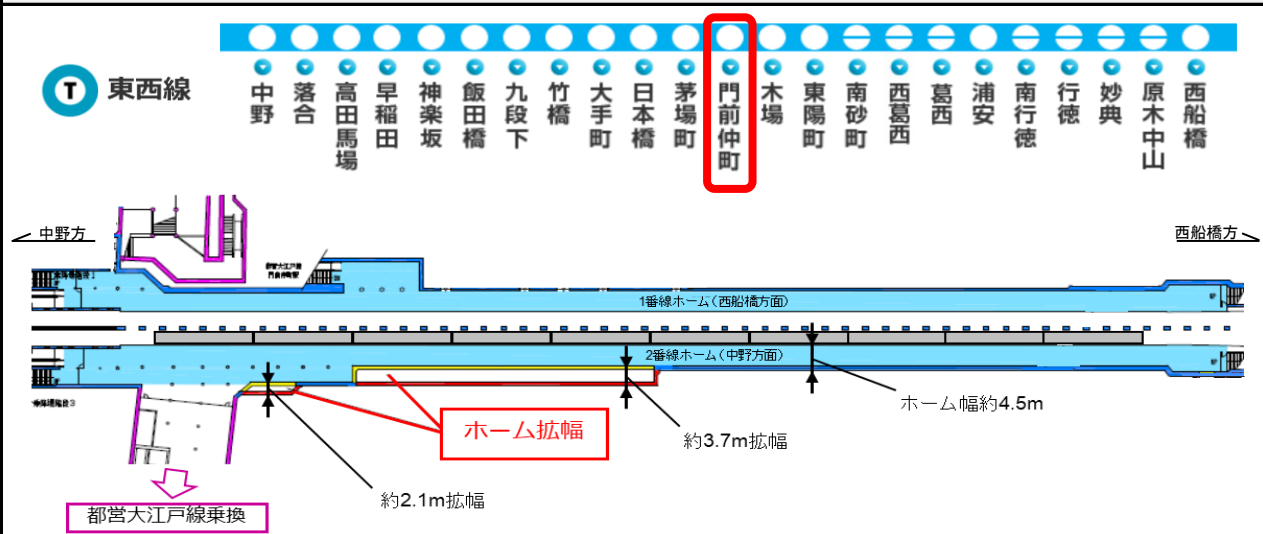
○今後の事後評価の必要性

改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から事業効果が十分に発現されていると判断できることから、今後の事後評価の必要性はない。

○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

列車停車時間短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。

○概要図（位置図）



○備考

評価実施時期：2019年2月

評価の過程で使用した文献・データ等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012」

「大都市交通センサス(2015年度)」、「毎月勤労統計調査地方調査(2017年度)」

評価の体制：東西線門前仲町駅改良事業に関する事後評価監視委員会

注：表中の( )内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価 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】

○事業概要							
事業名	有楽町線 豊洲駅改良事業 (駅構内の配線変更)			整備区間	有楽町線 豊洲駅		
事業期間	2010～2015年度			総事業費	10.4億円		
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 朝ラッシュ時や輸送障害時等に遅延が発生し運行間隔が短くなると、新木場駅付近で列車が輻輳し、新木場駅への進入待ちが発生することで、さらに遅延が拡大してしまう状態であった。このため、豊洲駅を後続列車に影響を与えずに折返し可能な配線に改良し、一部列車の運転区間を短縮することで列車間隔を空け、新木場駅到着時の遅延の吸収、拡大防止を図る必要があった。						
	≪事業目的≫ 朝ラッシュ時の一部列車を豊洲行とすることで、遅延発生時の新木場駅付近の輻輳が解消され、遅延の吸収及び拡大防止といった効果が期待される。同様に、輸送障害時等においても、正常ダイヤへの回復の円滑化が期待される。			≪関連する政策目標≫ 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
豊洲駅周辺は大型商業施設やオフィスビル、マンション等の開発が盛んであり、夜間人口及び従業人口が増加していることから、豊洲駅の乗降人員は増加している。また、有楽町線は夜間人口及び従業人口が増加している自治体（東京都江東区、中央区、千代田区等）を通過していることから、有楽町線の輸送人員も増加している。							
○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			
総事業費	14.0億円	10.4億円		・一部の工事における施工方法等の見直し			
工期	6年	6年					
有楽町線 豊洲駅 乗降人員	138,876人/日 (2010年度実績)	214,032人/日 (2017年度実績)		・豊洲駅周辺の再開発による夜間、従業人口の増加 ・沿線自治体の夜間、従業人口の増加			
○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		・新木場方面列車の遅延時間短縮効果 朝ラッシュ時に豊洲行列車を設定することで、豊洲駅における遅延時間が最大で1分40秒程度、新木場駅における遅延時間が最大で3分50秒程度短縮される。					
■社会全体への効果影響	住民生活	・新木場駅折返し列車の遅延時間短縮効果 新木場方面列車の遅延時間が短縮することで、折返し列車の新木場駅出発時における遅延時間が最大で3分10秒程度短縮される。  ・輸送障害時のダイヤ回復円滑化 輸送障害が発生した場合の遅延に対しても、朝ラッシュ時と同様に対応できる体制が整った。					
	地域経済						
	地域社会						
	環境						
	安全						
■費用便益分析 計算期間：30年 (50年)	費用	13.7億円 (14.0億円)		貨幣換算した主要な費用： 建設費、維持更新費			
	便益	14.1億円 (17.6億円)		貨幣換算した主要な便益： 新木場方面列車及び新木場駅折返し列車の遅延時間短縮			
	指標	費用便益比 B/C	1.03 (1.26)	純現在価値 NPV	0.4億円 (3.6億円)	経済的内部 収益率EIRR	4.4% (5.7%)
■採算性分析		当事業は、あくまで利用者の利便性の向上等を目的とするものであるため、工事の実施により利用者の増加が期待されるものではない。したがって、当事業についての採算性は検討しない。					

上記分析の基礎とした需要予測

2017年度以前の乗降人員は実績値とし、2018年度以降は乗降人員が2017年度の値で推移すると仮定。

豊洲駅の乗降人員： 214,032人/日（2017年度実績）

○事業実施による地球環境、局地的環境の変化

特になし。

○改善措置の必要性

評価結果より、朝ラッシュ時等遅延発生時の遅延吸収及び拡大防止という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。

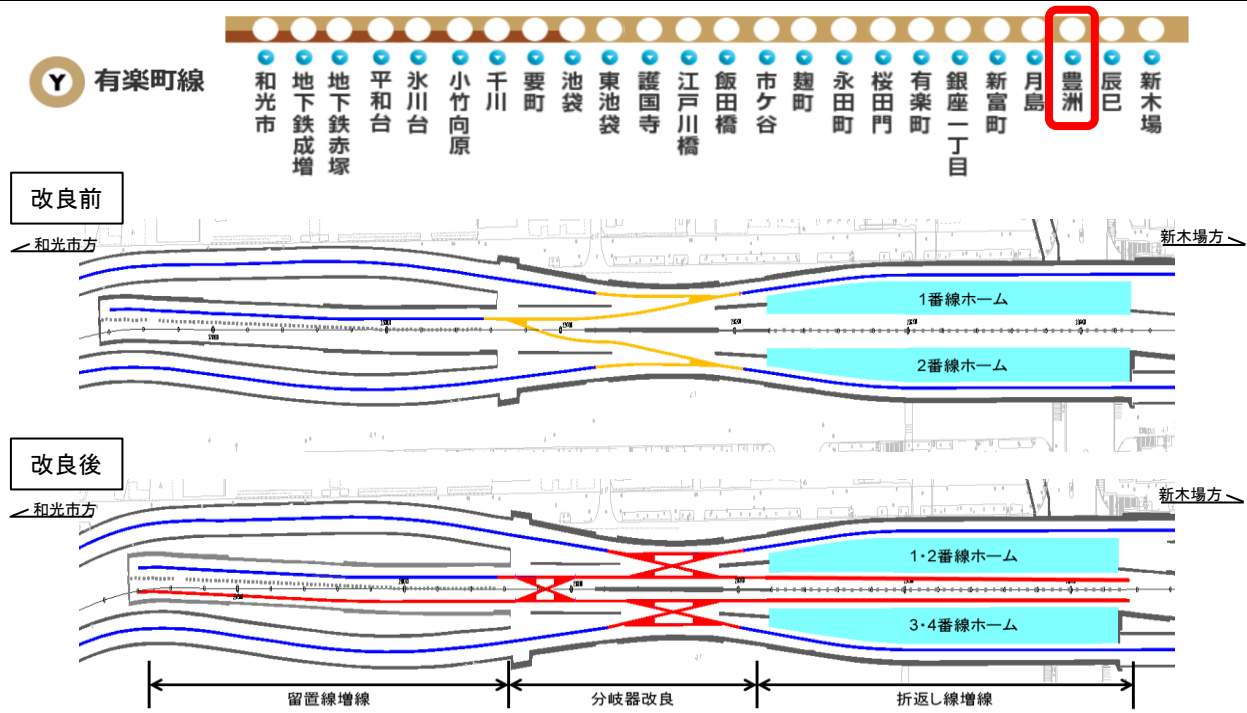
○今後の事後評価の必要性

改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から事業効果が発現されていると判断できること、今後も同駅の利用者数が増加し便益が大きくなると見込まれることから、今後の事後評価の必要性はない。

○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

輸送人員の増加等、当初計画時からの諸要因の大幅な変化に応じた評価手法の検討が必要である。

○概要図（位置図）



○備考

評価実施時期：2019年2月

評価の過程で使用した文献・データ等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012」

「大都市交通センサス(2015年度)」、「毎月勤労統計調査地方調査(2017年度)」

評価の体制：有楽町線豊洲駅改良事業に関する事後評価監視委員会

注：表中の( )内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業概要					
事業名	京急蒲田駅総合改善事業				
事業期間	平成 13 年度～25 年度	総事業費	119 億円		
○事業の主たる目的（ミッション）					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・京急蒲田駅は、これまで、本線と空港線が平面交差の関係にあり、空港線の列車が一部本線を支障することから、列車運行上の制約が生じているとともに、空港線との乗継も大変不便であった。また、近接する国道 15 号線や環状 8 号線等の踏切では大変な渋滞が発生し、地域の問題になっていた。</li> <li>・本事業は、京急蒲田駅を二層高架構造とし、空港線駅接続部分も上下線別の複線構造とすることで、列車運行上の制約を解消し、羽田空港アクセスの強化や空港線の輸送力向上を図るとともに、バリアフリー施設の設置等により乗り継ぎの円滑化を図り、利用者の利便性を向上させるものである。</li> <li>・また、連続立体交差事業と連携して踏切を除却するとともに、市街地再開発事業や駅前広場整備等の基盤整備と一体となって事業を行うことで、鉄道駅を中心とした魅力あるまちづくりを推進するものである。</li> </ul>					
＜事業目的＞			＜関連する政策目標＞		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要ホーム間の移動抵抗の低減</li> <li>・ホーム拡大による混雑緩和と旅客の安全性の確保</li> </ul>			「国土交通省政策評価基本計画」の政策目標 8（都市・交通等の快適性、利便性の向上）より		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅のバリアフリー化</li> </ul>			「国土交通省政策評価基本計画」の政策目標 2（バリアフリー社会の実現）、移動円滑化基準第 4 条への適合		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港への交通アクセスの改善</li> <li>・ターミナル駅の交通結節機能の強化</li> </ul>			「東京の都市づくりビジョン（改訂）」の都市像の実現に向けた施策（機能的な交通ネットワークの実現）より		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・京急蒲田駅西口の基盤整備と商業機能・都市型居住機能の集積、潤いある駅前拠点の形成</li> </ul>			「東京の都市づくりビジョン（改訂）」のめざすべき都市像より（都市環境再生ゾーン「蒲田」）		
○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	113 億円	119 億円		物価の高騰による	
工期	12 年	13 年		工法変更に伴う施工計画の見直しの為	
乗降人員	46,249 人/日（開業時）	47,473 人/日（開業時）平成 24 年 ※他に空港直通列車利用者 129,600 人/日 61,746 人/日（開業 5 年目）平成 29 年 ※他に空港直通列車利用者 166,605 人/日		羽田空港の航空旅客数の増 京急蒲田駅周辺開発の進捗	
○事業効果（費用対便益・採算性）					
■費用対便益 [平成 30 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
○事業全体の投資効率性					
費用	182 億円 (182 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	998 億円 (1,234 億円)	貨幣換算した主要な便益： 利用者便益（移動時間短縮）、供給者便益			
費用便益比 B/C	5.5 (6.8)	純現在価値 NPV	816 億円 (1,052 億円)	経済的内部収益率 EIRR	18.74% (18.76%)

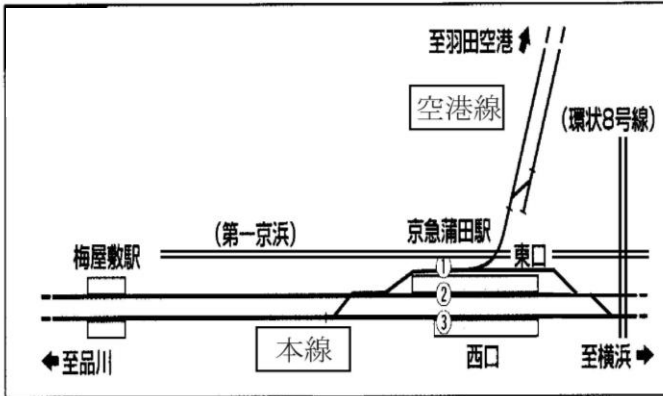
○事業による効果・影響			
評価項目	評価結果	事業目的との関係	
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エスカレーター、エレベーターの昇降施設の増設により、改札口や主要ホーム間の上下方向の移動抵抗が低減され、乗り換え等の利便性が向上した。</li> <li>・ホームの拡大により、移動時間（歩行距離）は増加したが、ホーム拡幅とあわせて歩行スペースを広く確保できることから、列車の乗降客や昇降施設の利用者が交錯・滞留する機会が減り、利用者流動の整流化が図られるとともに、混雑が緩和され、安全性が向上した。</li> <li>・特に狭隘であった本線上りホームを拡幅することで、ホーム上での混雑が緩和されるとともに安全性が向上した。 →ホームの最大幅員を、上りは改良前 5.8m→改良後 12.0m、下りは改良前 10.7m→改良後 12.0mにそれぞれ拡幅。 →ホームの延長を、上りは改良前 223m→改良後 393m、下りは改良前 238m→改良後 393mにそれぞれ拡大。</li> <li>・駅を二層高架構造とし、本線と空港線の平面交差の解消により直通運転の増加、ダイヤ遅れの早期回復が図られ、鉄道利用者の利便性・信頼性が向上した。</li> </ul>	<p>主要ホーム間の移動抵抗の低減・ホーム拡大による混雑緩和と旅客の安全性の確保に寄与</p> <p>羽田空港への交通アクセスの改善に寄与</p>	
社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇降施設設置等のバリアフリー化を行うことで、駅構内の移動の際に生じていた高低差によるバリアが全て除去された（エスカレーター：改良前 4 基→14 基、エレベーター：0 基→2 基）。</li> <li>・二層高架構造でペDESTリアンデッキと連続的・一体的に整備することで、鉄道を挟む東西地域の移動の利便性が高まった。</li> </ul>	駅のバリアフリー化に寄与
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅改良とあわせて、駅前広場（東口、西口）やペDESTリアンデッキが整備されたことで、端末交通による駅へのアクセス性が向上した。</li> <li>・周辺住民へのアンケート、検討委員会での議論を踏まえて、まちと調和した駅景観が整備された。</li> </ul>	駅の交通結節点機能の強化、駅周辺の魅力あるまちづくりに寄与
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化等			
<p>羽田空港の年間航空旅客数は平成 23 年度から平成 29 年度にかけて、約 6,400 万人から約 8,600 万人と大幅に増加している。それに伴い、羽田空港国内線ターミナル駅及び国際線ターミナル駅の乗降客数が増加し、京急線全体でも 431 万人から 476 万人に増加していることにより、京急蒲田駅でも乗降客数が増加している。</p>			
○改善措置の必要性			
<p>事業の主たる目的（ミッション）は十分に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>費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会経済情勢の急激な変化にも対応していることから、今後の事業評価は不要と考える。</p>			
○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性			
<p>本事業とあわせて連続立体交差事業や再開発事業が完成したことで、駅周辺の機能集積が進んでおり、こうしたまちづくりへの効果も期待される。また、増大する航空需要に対応しつつ、羽田空港への主要な交通基盤として利用者から得ている安全性と信頼感は、駅改良に対する評価の一つと考えられる。</p>			

○委員会の総評

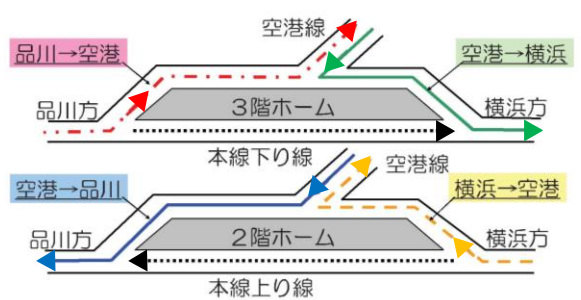
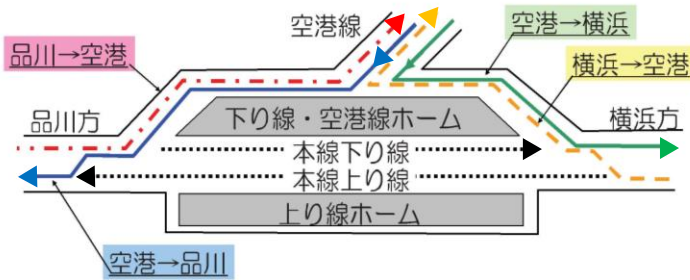
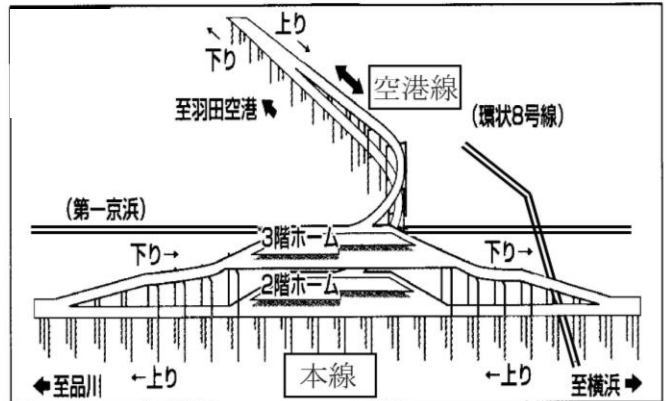
本事業は、羽田空港へのアクセス強化が図られた他、連続立体交差事業や再開発事業との相乗効果により、駅周辺のまちづくりにも寄与している。また、費用便益分析による事業効果が確認できるとともに、羽田空港への直通運転の増加・列車運行遅延時の早期回復など、鉄道利用者の利便性や速達性も向上する整備効果の高い公益事業である。

○概要図（位置図）

整備前



整備後



○備考

参考文献：国土交通省鉄道局監修「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」

評価実施時期：平成30年度

注：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業）】

事業主体【青森市総合都市交通対策協議会】

○事業概要							
事業名	青い森鉄道線駅整備事業		整備区間	野内駅 野内駅～矢田前駅間 筒井駅 東青森駅～青森駅間			
事業期間	平成 21 年度～ 平成 22 年度(野内駅開業) 平成 25 年度(筒井駅開業)		総事業費	13 億円 (野内駅 6.0 億円) (筒井駅 7.4 億円)			
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 青森市は県庁所在地で唯一特別豪雪地帯に指定され、積雪期の交通障害による地域生活への影響が深刻で、定時性・大量輸送性に優れる鉄道を都市内交通機関として活用することが求められていた。						
	≪事業目的≫ 近傍に県立高校が立地する場所に新駅を整備することにより、通学における利便性向上のほか、地域住民の通勤や買物などにおける利便性向上を図る。			≪関連する政策目標≫ ・青森市都市計画マスタープラン (自家用車に依存しない総合都市交通体系) ・青森市中心市街地活性化基本計画 (中心市街地へアクセスしやすい鉄道網の再編)			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
・北海道新幹線(新青森～函館北斗間)が開業した(H28.3)。 ・沿線への県立高校の移転(H29.4 小柳駅)及び市役所(分庁舎)の移転(H30.1 青森駅)があった。							
○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	12 億円		13 億円				
工期	4 年		5 年				
乗車人員	野内駅 113,150 人/年(H27) 筒井駅 201,480 人/年(H27)		野内駅 181,588 人/年(H27) 筒井駅 201,845 人/年(H27)				
○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			・新駅近傍には、それぞれ県立高校が立地し、利用者の相当数が高校通学者であり、その通学(移動)時間が短縮し、利便性が向上 ・青い森鉄道線の利用者が増加				
■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[平成 29 年度価格] 計算期間: 30 年(50 年)	費用	14 億円 (14 億円)	貨幣換算した主なもの: 建設費、設備更新費				
	便益	17 億円 (18 億円)	貨幣換算した主なもの: 移動短縮時間				
	指標	費用便益比 B/C	1.2 (1.3)	純現在価値 NPV	2.6 億円 (4.4 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	5.9% (6.6%)
上記分析の基礎とした需要予測 最新年の実績である、平成 29 年度の通学定期利用者数による便益を基に、国立社会保障人口問題研究所の将来推計人口(15～19 歳人口)の推計値による変化率を乗じて、将来の利用者便益を算定							



○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化

- ・市内における公共交通圏域が広がる。
- ・マイカー利用から鉄道利用への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。

○改善措置の必要性

新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、新規採択時の想定を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、特段の改善措置の必要性はないと考える。

○今後の事業評価の必要性

新駅開業後、両駅とも乗車人員が増加傾向にあり、利用者便益も新規採択時の想定を上回っているほか、費用便益比も1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、今後の事業評価の必要性はないと考える。

○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

特になし

○概念図（位置図）



野内駅 H23.3.12 開業

筒井駅 H26.3.15 開業

○備考

評価実施時期 平成 31 年 3 月

評価の過程で使用したデータ、文献等

鉄道プロジェクト評価手法マニュアル(2012 年改訂版)

厚生労働省「毎月勤労統計調査」(平成 30 年 3 月)



国立社会保障人口問題研究所の将来推計人口(平成 30 年推計値)

## 事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助】

事業主体【ことでん活性化協議会】

○事業概要 注1			
事業名	高松琴平電鉄琴平線新駅整備事業	整備区間	陶駅～滝宮駅間（2.4 km）
事業期間	平成 25 年 5 月 21 日（施行認可）～ 平成 25 年 12 月 15 日（開業）	総事業費	125.0 百万円（25 年度価格）
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、高松市と琴平町を結ぶ路線であり、沿線住民の通勤や通学、買い物、通院等にりようされるなど、地域の重要な足としての機能を担っているが、人口の減少や少子高齢化の進行により、利用者の減少が進んでおり、利用者数の増加が課題となっている。陶駅～滝宮駅間は、大型商業施設の進出や公共機関、医療機関の集積等により、地域としての利便性が非常に高いものの、駅間が離れていることもあり住民の多くは自家用車を利用している。しかし、高齢化対策、子育て支援、環境等の諸問題を解消していくうえで、定時性に優れた公共交通機関の充実が強く望まれるところである。本事業は、魅力的な生活環境が整備されつつある地域に、新駅を整備し、当該駅を中心とした利便性・快適性に優れた居住空間を創出することにより、活力と賑わいのあるまちづくりを実施するとともに、公共交通機関としての利便性も向上させていくことで、そこに集う人々の足として機能させ、利用者の増加につながっていくことが期待できる。</li> </ul>		
	<p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域としてポテンシャルの高い陶駅～滝宮駅間に新駅を設置する</li> <li>・駅を中心にしたまちづくりにより、利便性・快適性の優れた居住区空間を創出し、定住人口、交流人口の増加を図る</li> <li>・新駅整備により新たな利用者を開拓するとともに、まちづくりを併せて実施することにより、将来にわたって持続可能な公共交通機関を目指す</li> </ul>	<p>≪関連する政策目標≫</p> <p>「ことでん沿線地域公共交通総合連携計画」（平成 23 年 3 月策定）において、「都市鉄道としての特性を活かした、県内の地域公共交通体系の強化」「ことでんの駅を核としたまちづくりと地域の活性化」を基本方針に、重点駅の整備、乗り継ぎの改善、運行頻度の向上等の事業による「ことでんの軸・結節点の強化」「ことでんの利用意識の向上」「ことでんの自主的な取り組み」を目標として、年間利用者数 1, 300 万人を確保する。</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>新駅設置に伴う新まちづくり構想による「移動の円滑化」「カーボンオフセットのまち」「計画的な市街地形成」を実践していくことで、「利便性と快適性を兼ね備えた持続可能なまちづくり」進めた結果、宅地造成が進み、都市計画区域内の人口増加率が基準の平成 23 年度の人口から 29.3%増加した。</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	127.0 百万円	125.4 百万円	
工期	0 年 10 ヶ月	0 年 9 ヶ月	
輸送人員	408,958 万人/日	448,449/日（開業 2 年目） 477,677/日（開業 5 年目）	
○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		■滝宮駅～陶駅間における最寄り駅まで 15 分圏人口が増加し、公共交通の利便性が高まった。	
■社会全体への効果影響	住民生活	■坂出市等と新駅間の新規バスの導入により公共交通の利便性が高まったが目標の 3.0 人/便の目標に対して 1.8 人/便になっている。	
	地域経済		
	地域社会		
	環境		
		■住宅開発等により新駅周辺の周辺人口の増加に寄与した。H23 年度から 29.3%増加した。	

	安 全	<p>■駅の開設とあわせて都市整備を行い、沿線の住宅開発が進展した。</p> <p>■新駅直近のイオンモール綾川の利用客数が増加した。</p> <p>■鉄道への需要転換に伴う自動車走行台キロの削減により、沿線地区におけるNOx排出量、CO2排出量が1%削減することが見込まれる（不明）</p> <p>■鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故件数がH25年12月末現在 194件からH30.12月末現在120件に減少した。</p>				
■費用便益分析〔平成30年度価格〕注2 計算期間： 30年（50年）	費 用	136.9 百万円 (141.0 百万円)	貨幣換算した主要な費用を記述			
	便 益	757.8 百万円 (870.2 百万円)	貨幣換算した主要な費用を記述			
	指 標	費用便益比 B/C	5.54 (6.17)	純現在価値 NPV	620.9 百万円 (729.2 百万円)	経済的内部 収益率 EIRR
■採算性分析						
<p>上記分析の基礎とした需要予測  開業後の実績に基づき、平成30年度（事後評価時点）以降を予測  陶駅駅～滝宮駅間 開業年度 849,903人／年 開業5年後 891,739人／年</p>						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
宅地造成が進み、都市計画区域内の人口増加率が基準の平成23年度の人口から29.3%増加した。						
○改善措置の必要性						
発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達成する見込みであることから、改善措置は不要と考える。						
○今後の事後評価の必要性						
改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要はないと考える。						
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性						
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。						
(その他)						
○概要図（位置図）						
<p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 						
○備考						

※評価実施時期

平成30年3月

※評価の過程で使用したデータ、文献等

「ことのでん沿線地域公共交通総合連携計画」、市町別交通事故発生状況ほか

※評価の体制（有識者の委員会等）

ことのでん活性化協議会

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。