

平成25年5月15日
国土交通省鉄道局

平成25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25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	課長補佐	二井（内線40402） 直通03-5253-8534
鉄道事業課	課長補佐	濱本（内線40503） 直通03-5253-8538
施設課	課長補佐	森（内線40802） 直通03-5253-8553
総務課企画室	課長補佐	平石（内線40172） 直通03-5253-8526

平成25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	165
合 計	165

平成24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	4			4			4	
合 計	4	0	0	4	0	0	4	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

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】

（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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 新宿線 東京都交通局	38	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 1,3線(ブルーライン) 横浜市交通局	9.7	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 東山線 名古屋市中交通局	21	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 名城・名港線 名古屋市中交通局	10	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 御堂筋線 大阪市交通局	8.5	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (耐震補強) 四つ橋線 大阪市交通局	9.1	駅部柱、高架橋柱等の耐震補強	<利用者への効果・影響> ・大都市部であるため、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> ・地下鉄であるため、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。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(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)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 栄町駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 新道東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 元町駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 環状通東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 東区役所前駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 北13条東駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 さっぽろ駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 大通駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 豊水すすきの駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 学園前駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事 : パリアプリー化) 東豊線 豊平公園駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 美園駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 月寒中央駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東豊線 福住駅 札幌市交通局	0.94	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 三田線 春日駅 東京都交通局	4.6	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 神保町駅 東京都交通局	3.0	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 小川町駅 東京都交通局	2.0	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 新宿線 一之江駅 東京都交通局	3.0	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 新宿西口駅 東京都交通局	1.9	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 青山一丁目駅 東京都交通局	3.0	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野広小路駅 東京地下鉄株式会社	7.4	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 虎ノ門駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 渋谷駅 東京地下鉄株式会社	4.2	エレベーター(1基) エスカレーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 上野駅 東京地下鉄株式会社	0.94	エレベーター(1基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社	4.3	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 外苑前駅 東京地下鉄株式会社	8.5	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 日本橋駅 東京地下鉄株式会社	2.1	エスカレーター(2基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 新宿御苑前駅 東京地下鉄株式会社	9.6	エレベーター(1基) エスカレーター(4基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 新高円寺駅 東京地下鉄株式会社	2.8	エレベーター(2基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 南阿佐ヶ谷駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸の内線 新宿駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 四ツ谷駅 東京地下鉄株式会社	3.5	エレベーター(2基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 丸ノ内線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社	2.5	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 上野駅 東京地下鉄株式会社	0.2	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 築地駅 東京地下鉄株式会社	1.4	エレベーター(1基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 人形町駅 東京地下鉄株式会社	0.3	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 神谷町駅 東京地下鉄株式会社	13	エレベーター(3基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 秋葉原駅 東京地下鉄株式会社	6.2	エレベーター(3基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社	1.1	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 日比谷線 銀座駅 東京地下鉄株式会社	4.2	エレベーター(3基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄株式会社	1.0	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 大手町駅 東京地下鉄株式会社	9.7	エレベーター(2基) エスカレーター(5基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 神楽坂駅 東京地下鉄株式会社	5.3	エレベーター(2基) エスカレーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 東陽町駅 東京地下鉄株式会社	0.6	エスカレーター(2基)	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 竹橋駅 東京地下鉄株式会社	13	エレベーター(3基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 木場駅 東京地下鉄株式会社	2.0	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 南砂町駅 東京地下鉄株式会社	9.3	エレベーター(3基) エスカレーター(12基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東西線 日本橋駅 東京地下鉄株式会社	2.4	エレベーター(1基) エスカレーター(3基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 湯島駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千代田線 霞ヶ関駅 東京地下鉄株式会社	6.8	エレベーター(2基) エスカレーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーター等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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町・副都心線 小竹向原駅 東京地下鉄株式会社	8.2	エレベーター(4基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 銀座一丁目駅 東京地下鉄株式会社	1.5	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 新富町駅 東京地下鉄株式会社	5.2	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 地下鉄成増駅 東京地下鉄株式会社	10	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町・副都心線 要町駅 東京地下鉄株式会社	2.1	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 有楽町線 麹町駅 東京地下鉄株式会社	6.6	エレベーター(3基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 神保町駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 大手町駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 半蔵門駅 東京地下鉄株式会社	2.6	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 水天宮前駅 東京地下鉄株式会社	3.9	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 半蔵門線 押上駅 東京地下鉄株式会社	3.2	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 飯田橋駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 後楽園駅 東京地下鉄株式会社	0.1	多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 東大前駅 東京地下鉄株式会社	2.8	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 麻布十番駅 東京地下鉄株式会社	3.3	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 白金台駅 東京地下鉄株式会社	7.8	エレベーター(2基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 王子駅 東京地下鉄株式会社	4.9	エレベーター(3基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 駒込駅 東京地下鉄株式会社	4.9	エレベーター(2基) 多機能トイレ	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 南北線 市ヶ谷駅 東京地下鉄株式会社	4.2	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 浅草駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 溜池山王駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 赤坂見附駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 青山一丁目駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 外苑前駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 表参道駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 銀座線 渋谷駅 東京地下鉄株式会社	2.3	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線・桜通線 名古屋駅 名古屋市交通局	6.2	エレベーター(2基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 高畑駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 八田駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 岩塚駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 中村公園駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 中村日赤駅 名古屋市交通局	1.5	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 星ヶ丘駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 一社駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 上社駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 本郷駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線 藤が丘駅 名古屋市交通局	1.4	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
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 烏丸御池駅 京都市交通局	3.1	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
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 四条駅 京都市交通局	3.2	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
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 京都駅 京都市交通局	3.2	転落防止柵	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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 堀内 丈太郎)
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 長居駅 大阪市交通局	3.4	エレベーター(3基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 大阪港駅 大阪市交通局	1.2	エレベーター(1基)	利用者への効果・影響 ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子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も資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 名谷駅 神戸市交通局	0.40	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 妙法寺駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 板宿駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 新長田駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 長田駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 上沢駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 湊川公園駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 大倉山駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 県庁前駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 三宮駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 西神・山手線 新神戸駅 神戸市交通局	0.17	電光式旅客案内表示装置	利用者への効果・影響 ・移動経路のわかりやすさが向上する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(幹線鉄道等活性化事業 (連携計画))

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					
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) 黒部市公共交通戦略推進協議会	2.0	7.5	【内訳】 移動時間短縮便益: 7.5 億円 【主な根拠】 北陸新幹線黒部駅(仮称)周辺整備計画策定調査 利用者 865 人/日	3.5	2.1	新幹線からのアクセスが容易になることによる観光地の活性化 降雪時期の定時制の確保	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) 城端・氷見線活性化推進協議会	2.3	10	【内訳】 移動時間短縮便益: 10 億円 【主な根拠】 新幹線新高岡駅(仮称)の新駅利用予測調査 利用者 1,159 人/日	3.8	2.6	ダイヤの見直しや車両導入も考慮した運行本数増による利便性の向上 観光資源を活用した広域観光ルートの設定	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)
幹線鉄道等活性化事業 (連携計画) ことでん活性化協議会	1.3	6.5	【内訳】 移動時間短縮便益: 3.3 億円 当該事業者収益: 3.2 億円 【主な根拠】 ことでん沿線地域公共交通総合連携計画 利用者 1,120 人/日	1.3	4.9	国道32号線における通過交通の排除や流入交通の分散による交通事故の減少 周辺地域のまちづくりの推進	鉄道局 鉄道事業課 (課長 高原 修司)

(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					
金沢八景駅総合改善事業 (京急本線) 横浜新都市交通(株)	22	44	【内訳】 移動時間・移動抵抗低減便益: 40 億円 混雑解消・待ち時間短縮便益: 5 億円 維持管理費: 1 億円 【根拠】 平成23年度金沢八景駅乗降人員: 54,374 人/日	21	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺のまちづくりにあわせた駅舎改良による東西間の移動円滑化、地域分断の解消等駅周辺環境改善に寄与 ・駅内外のバリアフリー化 ・ホーム上の混雑緩和による安全性の向上 ・津波等の災害に強いまちづくりに寄与 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(鉄道防災事業)

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)
日高線(清島~厚賀)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.39	法面工新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
函館線(倶知安~小沢)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.10	雪崩止柵新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により雪崩の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
留萌線(簗別~増毛)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.10	落石防護網新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
根室線(音別~古瀬)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.51	落石止擁壁新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
釧網線(東釧路~遠矢)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.20	土留擁壁新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線(厚賀~大狩部)鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固工新設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する 	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

日高線（新冠～静内） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸根固工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日高線（静内～東静内） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
函館線（落部～野田生） 鉄道防災事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	護岸壁改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・波浪災害の履歴がある等波浪災害の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線（伊予中山～伊予立川） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.22	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予讃線（西大洲構内） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.12	法面工改良	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線（小歩危～大歩危） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.67	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線（土佐北川～角茂谷） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.25	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
土讃線（朝倉～枝川） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.08	土砂止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
予土線（西ヶ方～江川崎） 鉄道防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.07	落石防止網新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
久大線（夜明～光岡） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.08	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（宗太郎駅構内） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.13	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（直見～直川） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.22	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（鎌瀬～瀬戸石） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	落石止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（鎌瀬～瀬戸石） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（瀬戸石～海路） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.08	落石止柵新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（白石～球泉洞） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.25	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（球泉洞～一勝地） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.26	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
肥薩線（那良口～渡） 鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

日南線（日向大東～日向北方）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.06	法面工新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
日豊線（重富～竜ヶ水）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.14	落石止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により落石の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)
指宿枕崎線（喜入～前之浜）鉄道防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.32	土砂止擁壁新設	・鉄道施設のみならず鉄道沿線の一般住民、道路等の保全保護に寄与する ・現地の状況等により斜面崩壊の危険性が高く、防災工事を行うことにより、列車の安全、安定運行に寄与する	本省鉄道局 施設課 (課長 潮崎俊也)

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（連携計画事業）】

事業者名 [黒部市公共交通戦略推進協議会]

事業内容					
概要	事業名	富山地方鉄道新駅設置事業		整備区間	長屋～舌山間
	供用年度	平成 26 年度（建設期間：平成 25～26 年）		総事業費	2.0 億円
目的	<p>当該事業の背景、必要性 北陸新幹線新黒部駅（仮称）との連携 北陸新幹線と富山地铁による公共交通機関の連携を確保するため、新幹線駅から短距離で乗換可能な富山地铁の新駅設置が必要である。 周辺地域との連携 宇奈月温泉や黒部峡谷等へ北陸新幹線を利用する観光客が、鉄道で容易にアクセスできる機能を確保する。特に宇奈月温泉来訪者の 35% 程度が 60 歳以上の高齢者であり、移動の負担を軽減する必要がある。また、黒部市中心部や魚津市内をはじめとする県東部地域への移動についても鉄道によるアクセスが向上される。</p>				
	<p>事業目的（ミッション）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅と連絡する長屋駅～舌山駅間に新駅を設置する。 ・新幹線利用者のアクセス交通であるとともに、駅周辺地域からの新たな利用者を開拓することにより、将来に向けた持続可能な公共交通を目指す。 			<p>関連する政策目標 鉄道網を充実・活性化させる。</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		新幹線駅とのアクセス性向上（最寄駅までの距離） 舌山駅 新幹線駅までの距離：500m 新駅 新幹線駅までの距離：100m（400m短縮）			
供給者への効果・影響		利用者数の増加 新幹線駅から各方向への鉄道利用者：865 人 / 日 北陸新幹線新黒部駅（仮称）周辺整備計画策定調査（平成 13 年）による富山地方鉄道の活性化 鉄道利用促進の取組みと併せた新駅設置による利用者の向上により、富山地方鉄道の活性化が図られる。			
社会全体への効果・影響	住民生活	市内中心部から東京方面や金沢方面へのアクセス時間の短縮し、利便性が向上する			
	地域経済	新幹線駅から市内の主要観光地である宇奈月温泉、黒部峡谷等へのアクセス時間の短縮し、観光入込客数の増加が期待できる。			
	地域社会	新幹線と富山地方鉄道の連携による市内および周辺地域への新たな鉄道網が構築される。			
	環境	新幹線駅から市内主要観光地への鉄道利用により、沿線地域における環境面での向上が見込まれる。			
	安全	自動車から鉄道への利用転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故の減少による安全性の向上が図られる。			

費用便益分析						
費用	3.50 億円 (3.89 億円)		建設費用、維持管理費			
便益	7.47 億円 (9.29 億円)		移動時間短縮便益			
指標	費用便益比 B/C	2.13 (2.39)	純現在価値 NPV(=B-C)	3.97 億円 (5.39 億円)	経済的内部収益率 EIRR	20.3% (20.4%)
感度分析結果	総需要 (+10%)		総費用 (+10%)		建設期間 (+1年)	
	B/C = 2.35(2.62) NPV(億円) = 4.72(6.32) EIRR(%) = 22.1(22.2)		B/C = 1.94(2.17) NPV(億円) = 3.62(5.01) EIRR(%) = 18.6(18.7)		B/C = 2.11(2.36) NPV(億円) = 3.78(5.15) EIRR(%) = 18.7(18.8)	
	総需要 (-10%)		総費用 (-10%)		建設期間 (-1年)	
	B/C = 1.92(2.15) NPV(億円) = 1.92(4.47) EIRR(%) = 18.4(18.5)		B/C = 2.37(2.65) NPV(億円) = 4.32(5.78) EIRR(%) = 22.3(22.3)		B/C = 2.17(2.42) NPV(億円) = 4.19(5.67) EIRR(%) = 19.4(19.5)	
採算性分析						
上記分析の基礎とした需要予測 長屋駅～舌山駅間 開業年度 315,725 人/年 (865 人/日)						
事業の実施環境の評価						
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置に伴う用地は駅前広場整備と併せて行われており、新たな用地取得が少ない。 ・新駅設置開業に向けて、実施設計を経て、新駅設置事業の認可申請を行っており、この中において新駅設置を位置付けられている。 ・鉄道事業者と十分な協議が行われている。 					
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ・「黒部市総合振興計画基本構想」(快適な暮らしを支える都市基盤の充実したまちづくり)において、北陸新幹線の整備をはじめとして、地域の一体性を高める公共交通機関等、市民の暮らしを支える都市基盤の整備・充実を図る方向付けがされている。 ・平成26年度末予定の北陸新幹線開業に向けて、駅前広場や駅周辺施設等の整備が進んでおり、当該事業も新幹線開業に合わせた整備が求められる。 					
概要図(位置図)						
【整備前】						
						
【整備後】						
						
評価結果のまとめ						
<p>事業の実施により、定時性に優れ、大量輸送が可能な公共交通機関である鉄道路線を市内および周辺地域を結ぶ交通として機能させるとともに、新幹線駅に接続する新駅が富山県新川地域の交通拠点の玄関口となることで、地域交通の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>費用便益分析は整備効果として十分な水準にあり、本事業の実施は妥当であると判断される。</p>						
備考						
評価実施年度：平成 24 年度						

注 1：費用便益分析における価格は平成 25 年度を基準とする。

注 2：表中の計算期間は 30 年とし、() 内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

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（連携計画事業）】

事業者名 [城端・氷見線活性化推進協議会]

事業内容							
概要	事業名	城端線新駅設置事業		整備区間	高岡・二塚間		
	供用年度	26年度 (建設期間：平成25年～26年度)		総事業費	2.3億円		
目的	<p>当該事業の背景・必要性 平成26年度の北陸新幹線開業に伴い、城端線に隣接した位置に新高岡駅（仮称）が設置されることから、城端線・氷見線の両線は、これまでの通勤・通学の足としての役割だけでなく、新幹線の二次交通としての役割も期待されている。</p> <p>このため、高岡市、氷見市、砺波市及び南砺市では、これまで以上の城端・氷見線の活性化を図ることを目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月施行)に基づき「城端・氷見線活性化推進協議会」を法定協議会に位置付け、平成24年3月には「城端・氷見線地域公共交通総合連携計画」を策定している。</p>						
	<p>事業目的（ミッション）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線の二次交通としての役割 ・新たな需要の開拓 ・城端・氷見線の利用促進、活性化 						
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			・新幹線新駅から高岡駅への移動時間の短縮（9分 5分）				
社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・高岡市街地から新幹線駅へのアクセス性向上 ・新駅周辺の公共施設（高岡スポーツコア）、商業施設（イオンモール高岡）、産業施設（高岡テクノドーム）、医療施設（済生会高岡病院）へのアクセス性の向上 					
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進の取組と併せた新駅設置による利用者の利便性向上により、氷見線・城端線の活性化が図られる 					
費用便益分析							
[平成23年度価格]							
計算期間： 30年 (50年)	費用	3.8億円 (4.2億円)		建設費、維持管理費			
	便益	10.0億円 (12.4億円)		時間短縮便益			
	指標	費用便益比 B/C	2.62 (2.95)	純現在価値 NPV	6.2億円 (8.2億円)	経済的内部収益率 EIRR	23.1% (19.6%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 2.88 (3.25) NPV 7.2億円 (9.5億円) EIRR 25.1% (25.1%)		B/C 2.38 (2.69) NPV 5.8億円 (7.8億円) EIRR 21.2% (21.2%)		B/C 2.59 (2.94) NPV 5.8億円 (7.8億円) EIRR 23.1% (23.1%)	
		総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年	
		B/C 2.36 (2.66) NPV 5.2億円 (7.0億円) EIRR 21.0% (21.1%)		B/C 2.91 (3.28) NPV 6.6億円 (8.6億円) EIRR 25.3% (25.4%)		B/C 2.65 (2.96) NPV 6.6億円 (8.6億円) EIRR 23.1% (23.1%)	
採算性分析							
上記分析の基礎とした需要予測 城端線新駅の利用者数 1,159人/日 往復（平成27年度）							

注：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事業の実施環境の評価	
事業の実行性	関係主体の合意 ・法定協議会において国、関係自治体、事業者等で十分な協議が行われている
事業の成立性	上位計画との関連 ・城端・氷見線地域公共交通総合連携計画、高岡市総合計画と整合した計画となっている。
概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p> <p>【整備後】</p>	
評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、新駅周辺および新幹線利用者の鉄道による高岡都心部への移動の確保や時間短縮が図られるとともに、氷見線・城端線の活性化、および地域全体の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>また、費用対便益については十分な水準にあり、実施環境が整っていることを踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
備考	
評価実施年度：平成 23 年度	

新規事業採択時評価 総括表の整理例

【高松琴平電鉄琴平線新駅整備事業】

事業者名 [高松琴平電気鉄道]

事業内容				
概要	事業名	高松琴平電鉄琴平線新駅整備事業	整備区間	陶～滝宮間
	供用年度	25年度（建設期間：平成25年度）	総事業費	1.3億円
目的	<p>当該事業の背景、必要性</p> <p>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、通院等に利用されるなど、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上で、定時に優れて公共交通機関の充実は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・快適性に優れた住居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。</p>			
	<p>事業目的（ミッション）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・駅を中心としたまちづくりにより、利便性、快適性の優れた住居空間を創出し、定住人口、交流人口の増加を図る。 ・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。 	<p>関連する政策目標</p> <p>鉄道網を充実・活性化させる。</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		<p>効果・影響及び指標</p> <p>都心へのアクセス性向上</p> <p>最寄駅までの距離（沿線町丁目平均）</p> <p>陶駅までの距離 新駅までの距離</p> <p>186m 短縮（590m 404m）</p> <p>滝宮駅までの距離 新駅までの距離</p> <p>404m 短縮（590m 186m）</p>		
供給者への効果・影響		<p>利用者の増加に伴う収入増</p> <p>新駅の利用者数</p> <p>408,958人/年(増加分108,141人/年)</p> <p>営業収益増分</p> <p>22.0百万円/年</p>		
社会全体への効果・影響	住民生活	陶駅～滝宮駅間における最寄駅まで15分圏人口が増加し、公共交通の利便性が高まる。		
	地域経済	住宅開発等により新駅周辺の人口が増加し、地域の活性化が図られる。		
	地域社会	駅の新設と併せて都市整備を行い、沿線の住宅開発が進展する。新駅直近のイオンモール綾川の利用者数が増加する。		
	環境	鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の削減により、沿線地域におけるNOx排出量、CO2排出量が1%削減することが見込まれる。		
	安全	鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少する。		
費用便益分析				
[平成25年度価格]	費用	1.32億円 (1.34億円)	建設事業費、維持管理経費	

計算期間： 30年 (50年)	便益	6.47 億円 (7.59 億円)		駅アクセス時間短縮、乗降客数増加			
	指標	費用便益比 B/C	4.91 (5.66)	純現在価値 NPV	5.16 億円 (6.25 億円)	経済的内部収益率 EIRR	33.1% (33.1%)
	感度 分析 結果	総需要 (+10%)		総費用 (+10%)		建設期間 (+1年)	
		B/C= 5.40(6.23) NPV (億円)=5.80(7.01) EIRR (%) =36.6(36.6)		B/C =4.50(5.19) NPV (億円) =5.03(6.13) EIRR (%) = 29.9(29.9)		B/C =4.77(5.50) NPV(億円) =4.87(5.91) EIRR (%) =28.5(28.5)	
		総需要 (-10%)		総費用 (-10%)			
B/C= 4.42(5.09) NPV (億円)=4.51(5.49) EIRR (%) =29.5(29.5)		B/C= 4.50 NPV (億円) =5.28(6.37) EIRR (%) =36.9(36.9)					
採算性分析							
累積資金収支黒字転換年 3年							
上記分析の基礎とした需要予測 新駅利用者数 408,958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	関係主体の合意 ・国、関係自治体及び事業者と十分な協議を行っている。
事業の成立性	上位計画との関連 ・綾川町新駅設置に伴う新まちづくり構想、社会資本総合整備計画、ことடன்沿線地域公共交通総合連携計画と整合した計画と成っている。
(その他) 上記以外で特筆すべき事項があれば記述。	
概要図(位置図)	
<p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 	
評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、定時性に優れる公共交通機関である鉄道路線を都市内交通として機能させることが期待されるとともに、新駅が香川県中讃地域の交通拠点となることにより、地域全体の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>費用便益比及び採算性については、十分な水準にあり、実施環境が整っていることを踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
備考	
評価実施年度：平成24年度	

新規事業採択時評価 総括表の整理例

【高松琴平電鉄琴平線新駅整備事業】

事業者名 [高松琴平電気鉄道]

事業内容				
概要	事業名	高松琴平電鉄琴平線新駅整備事業	整備区間	陶～滝宮間
	供用年度	25年度（建設期間：平成25年度）	総事業費	1.3億円
目的	<p>当該事業の背景、必要性</p> <p>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、通院等に利用されるなど、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上で、定時に優れて公共交通機関の充実は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・快適性に優れた住居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。</p>			
	<p>事業目的（ミッション）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・駅を中心としたまちづくりにより、利便性、快適性の優れた住居空間を創出し、定住人口、交流人口の増加を図る。 ・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。 	<p>関連する政策目標</p> <p>鉄道網を充実・活性化させる。</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		<p>効果・影響及び指標</p> <p>都心へのアクセス性向上</p> <p>最寄駅までの距離（沿線町丁目平均）</p> <p>陶駅までの距離 新駅までの距離</p> <p>186m 短縮（590m 404m）</p> <p>滝宮駅までの距離 新駅までの距離</p> <p>404m 短縮（590m 186m）</p>		
供給者への効果・影響		<p>利用者の増加に伴う収入増</p> <p>新駅の利用者数</p> <p>408,958人/年(増加分108,141人/年)</p> <p>営業収益増分</p> <p>22.0百万円/年</p>		
社会全体への効果・影響	住民生活	陶駅～滝宮駅間における最寄駅まで15分圏人口が増加し、公共交通の利便性が高まる。		
	地域経済	住宅開発等により新駅周辺の人口が増加し、地域の活性化が図られる。		
	地域社会	駅の新設と併せて都市整備を行い、沿線の住宅開発が進展する。新駅直近のイオンモール綾川の利用者数が増加する。		
	環境	鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の削減により、沿線地域におけるNOx排出量、CO2排出量が1%削減することが見込まれる。		
	安全	鉄道への需要転換に伴う自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少する。		
費用便益分析				
[平成25年度価格]	費用	1.32億円 (1.34億円)	建設事業費、維持管理経費	

計算期間： 30年 (50年)	便益	6.47 億円 (7.59 億円)		駅アクセス時間短縮、乗降客数増加			
	指標	費用便益比 B/C	4.91 (5.66)	純現在価値 NPV	5.16 億円 (6.25 億円)	経済的内部収益率 EIRR	33.1% (33.1%)
	感度 分析 結果	総需要 (+10%)		総費用 (+10%)		建設期間 (+1年)	
		B/C= 5.40(6.23) NPV (億円)=5.80(7.01) EIRR (%)=36.6(36.6)		B/C =4.50(5.19) NPV (億円)=5.03(6.13) EIRR (%)=29.9(29.9)		B/C =4.77(5.50) NPV(億円)=4.87(5.91) EIRR (%)=28.5(28.5)	
		総需要 (-10%)		総費用 (-10%)			
B/C= 4.42(5.09) NPV (億円)=4.51(5.49) EIRR (%)=29.5(29.5)		B/C= 4.50 NPV (億円)=5.28(6.37) EIRR (%)=36.9(36.9)					
採算性分析							
累積資金収支黒字転換年 3年							
上記分析の基礎とした需要予測 新駅利用者数 408,958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	関係主体の合意 ・国、関係自治体及び事業者と十分な協議を行っている。
事業の成立性	上位計画との関連 ・綾川町新駅設置に伴う新まちづくり構想、社会資本総合整備計画、ことடன்沿線地域公共交通総合連携計画と整合した計画と成っている。
(その他) 上記以外で特筆すべき事項があれば記述。	
概要図(位置図)	
<p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 	
評価結果のまとめ	
<p>事業の実施により、定時性に優れる公共交通機関である鉄道路線を都市内交通として機能させることが期待されるとともに、新駅が香川県中讃地域の交通拠点となることにより、地域全体の利便性向上に寄与することが期待される。</p> <p>費用便益比及び採算性については、十分な水準にあり、実施環境が整っていることを踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
備考	
評価実施年度：平成24年度	

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

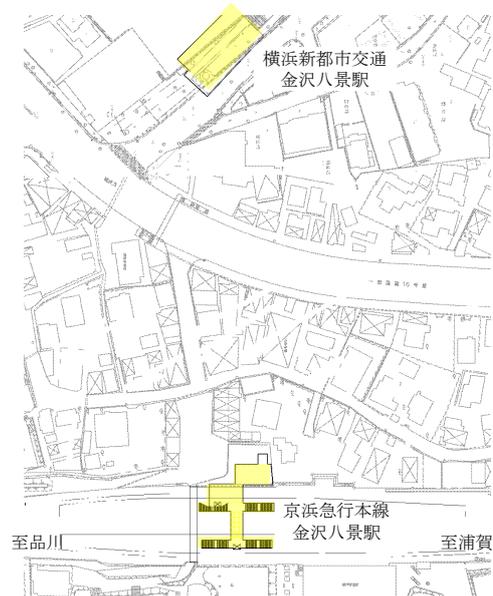
事業者名 [横浜新都市交通株式会社]

○事業内容				
概要	事業名	金沢八景駅総合改善事業	整備区間	京浜急行本線金沢八景駅
	供用年度	平成 29 年度（建設期間：平成 25～28 年度）	総事業費	22 億円（平成 24 年度価格）
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・金沢八景駅東口地区土地区画整理事業や金沢シーサイドライン延伸に伴い、横浜市が実施する自由通路の整備に合わせ、乗換動線の整備および、東西自由通路を介したまちへの動線の整備が求められている ・現在の金沢八景駅は、ホーム階段が狭隘であり、ラッシュ時の混雑緩和が課題となっている ・本事業は、金沢シーサイドラインの延伸や自由通路の整備に合わせ、駅を橋上化すると共に、昇降施設の整備を行なうことにより、バリアフリー化と共に、旅客流動の円滑化を図り、鉄道利用者の利便性を大幅に向上させるとともに、周辺のまちづくり・環境改善に資するものである			
	≪事業目的（ミッション）≫ i) 駅西側および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上		≪関連する政策目標≫ ・「運輸政策審議会答申第 18 号 計画策定に当たっての基本的な考え方」 ～交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進～	
	ii) 乗換動線の変化による利便性向上		・「運輸政策審議会答申第 18 号 計画策定に当たっての基本的な考え方」 ～交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進～	
	iii) 昇降施設の整備による利便性の向上		・「運輸政策審議会答申第 18 号 計画策定に当たっての基本的な考え方」 ～交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進～	
○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	■駅西側街区および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上		<事業目的との関係>（目的 i） ・自由通路の整備に合わせた動線の整備により、駅西側および東側街区からの移動時間・移動抵抗が低減され、目標は十分達成される	
	■京急・金沢シーサイドライン間の乗換動線の変化による移動時間・移動抵抗低減		<事業目的との関係>（目的 ii） ・金沢シーサイドラインの延伸に合わせた動線の整備により、乗換えの際の移動時間・移動抵抗が低減され、目標は十分達成される	
	■昇降施設の整備による朝ラッシュ時の駅利用者の移動時間・移動抵抗低減		<事業目的との関係>（目的 iii） ・朝ラッシュ時の乗降者数を考慮した昇降施設整備により、混雑が緩和され、移動時間・移動抵抗が低減されることから、目標は十分達成される	
■社会全体への効果・影響	住民生活	■周辺のまちづくりにあわせた駅舎改良により、東西間の移動円滑化に資する等、駅周辺環境改善に寄与する		

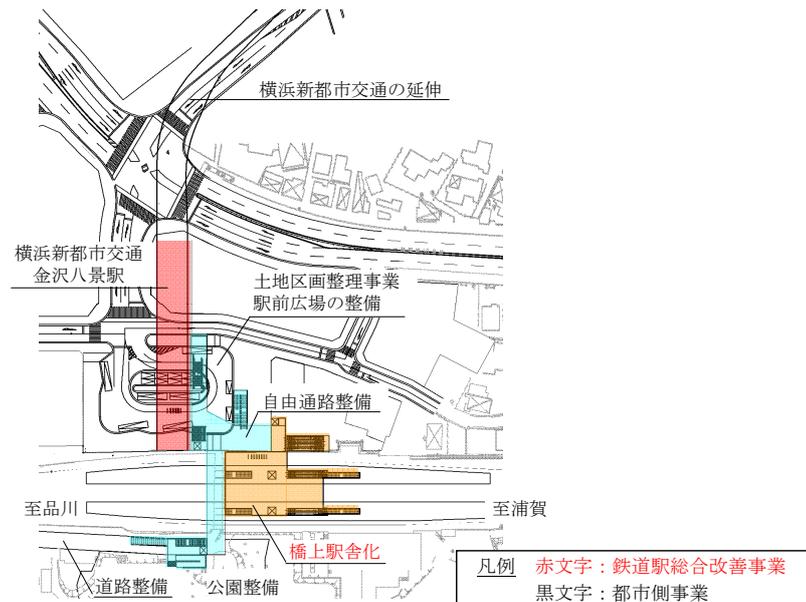
○費用便益分析							
※計算期間： 30年 (50年)	費用	21億円(23億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費・再投資費			
	便益	44億円(55億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間・移動抵抗低減 混雑解消・待ち時間短縮 維持管理費			
	指標	費用便益比 B/C	2.1 (2.4)	純現在価値 NPV	23億円 (32億円)	経済的内部収益率 EIRR	11.1% (11.5%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
B/C 2.3 NPV28億円 EIRR 12.4%		B/C 1.9 NPV 21億円 EIRR 10.0%		B/C 2.0 NPV 22億円 EIRR 10.6%			
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 1.8 NPV18億円 EIRR 9.8%		B/C 2.3 NPV 25億円 EIRR 12.4%		B/C 2.1 NPV 24億円 EIRR 11.6%			
(その他)							
上記分析の基礎とした需要予測 平成23年度金沢八景駅平均乗降人員 54,374人/日 (周辺開発による利用増加及び人口減少等を鑑み、現状の人員にて試算)							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 ■用地の確保 	<p>当該事業は、横浜市等関係者とのコミュニケーションを十分に取っており、問題はない</p> <p>地平部については、土地区画整理事業において、既に仮換地指定を受けており、新たな用地取得は不要である</p>					
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■他事業との関連 	<p>駅周辺において進められるその他の事業と工事期間を合わせており、駅および駅周辺で効率的に工事が進められる</p>					

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

事業による効果・影響の評価として、利用者については時間短縮に加えて、ラッシュ時間帯の混雑が解消され、住民生活としては駅周辺環境の改善に寄与することが期待される。さらに、費用便益分析についても十分な水準であり、実施環境が整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。

○備考

※ 評価実施年度：平成 24 年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012，平成 22 年度金沢八景駅における乗降客需要予測等調査業務委託報告書，平成 23 年度毎月勤労統計調査結果，横浜市統計ポータルサイト，金沢八景駅東口地区土地区画整理事業パンフレット，平成 20 年度GIS建物データ，京急平成 23 年度旅客交通調査結果

完了後の事後評価結果一覧

【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下高速鉄道整備事業・空港アクセス鉄道等整備事業 (ニュータウン鉄道等整備事業))

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)
横浜市高速鉄道4号日吉～中山間建設事業 (平成9年5月(免許取得)～平成20年3月(開業)) 横浜市交通局	5年以内	2,414	<p>評価の基礎要因の変化と要因</p> <p>事業費 計画時(免許申請時)3,002億円 実績 2,414億円</p> <p>工期 計画時(免許申請時)約6年 実績 約10年</p> <p>輸送人員 【開業時】計画時(免許申請時)13.7万人/日 実績(平成20年度)8.2万人/日</p> <p>【開業後】計画時(免許申請時)15.2万人/日(開業5年目:平成24年度)</p> <p>実績10.9万人/日(開業4年目:平成23年度)</p> <p>B/C 事後評価時 1.04 (B 3,223億円 C 3,085億円)</p> <p>利用者への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4号線沿線地域(日吉本町～北山田～都築ふれあいの丘～川和町)において、最寄り鉄道駅までのアクセス時間が短縮される。 ・社会全体への効果・影響 ・N₂O_x排出量が約11t/年、CO₂排出量が約1,987t/年削減される。(平成27年度時点) ・都築ふれあいの丘駅、北山田駅周辺地域では、既に商業施設や集合住宅の立地が進んでいる。 	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(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)
大阪市高速電気軌道8号線(井高野～今里間)整備事業 (平成11年12月(施工認可)～平成18年12月(開業)) 大阪市交通局	5年以内	2,663	<p>評価の基礎要因の変化と要因</p> <p>事業費 計画時(免許申請時)3,156億円 実績 2,663億円</p> <p>工期 計画時(免許申請時)約8年 実績 約8年</p> <p>輸送人員 【開業時】計画時(免許申請時)164千人/日 実績(平成18年度)37千人/日</p> <p>【開業5年目】計画時(免許申請時)164千人/日 実績(平成22年度)57千人/日</p> <p>B/C 事後評価時 1.14 (B 4,309億円 C 3,769億円)</p> <p>利用者への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間の短縮:大阪東部地域の各地域間の移動所要時間が短縮(守口 緑橋:11分短縮。地域全体で約7,700時間/日の時間短縮) ・乗換利便性の向上:大阪東部地域の地域間で、乗換1回で移動できる範囲の拡大。(今里筋線と接続する路線別・方面別のルート30ペア間のうち、約33%で乗換回数が低減。) ・混雑緩和:ネットワークの機能により、混雑するターミナルを経由しない利用が可能となり、梅田、なんばなどのターミナルでの乗換人員の減少に寄与。 ・社会全体への効果・影響 ・ネットワークの充実:地下鉄4路線とJR学園都市線・京阪線と接続したことで、大阪東部の新たなネットワークを形成。 ・鉄道利用不便地域の解消:東淀川区周辺及び旭区周辺に新たに駅が設置され、鉄道利用不便地域の減少に寄与。(東淀川区人口の約22%の38千人が、新たに鉄道からの500m圏内人口となった。) 	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

(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)
横浜駅総合改善事業 (京急本線) (H13~H19) 横浜高速鉄道(株)	5年以内	96	<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</p> <p>事業費 想定値(H17再評価時):96億円 実績値 :96億円</p> <p>工期 想定値(H17再評価時):7年 実績値 :7年</p> <p>輸送人員 想定値(H17再評価時):平成19年度 309,424人/日 実績値:平成23年度 303,890人/日</p> <p>事業の効果の発現状況 利用者への効果・影響 下り専用ホームを新設して2面2線構造とすることで、朝ラッシュ時の混雑緩和・旅客流動の円滑化を図れた。 エレベーター・エスカレーター等が整備され、利便性が向上した。 社会全体への効果・影響 特に、北部においては東側の住宅(大規模マンション造成)開発に、西側においては、飲食店等の商業開発に、側面支援的な効果があったと考える。南部においては、特に横浜市営地下鉄との乗り継ぎが分かりやすく、かつ、上下動が減ったことで、両社(局)の利用者への利便性向上が図られた。また、北部および南部への人の流れを創出したことで、中央口の混雑緩和も生じさせた。</p> <p>費用便益分析 [平成24年度価格] 計算期間:30年(50年) 費用 133億円(133億円) (H17再評価時 101億円(101億円)) 便益 186億円(225億円) (H17再評価時 152億円(185億円)) 費用便益比B/C 1.4(1.7) (H17再評価時 1.5(1.8))</p> <p>改善措置の必要性 駅利用者の利便性・安全性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>今後の事後評価の必要性 改善措置が不要であること、また、費用便益の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</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 特にないと考える。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)
東長崎駅総合改善事業 (西武池袋線) (H16~H19) 東長崎駅・椎名町駅整備(株)	5年以内	23	<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</p> <p>事業費 想定値(新規採択時):25億円 実績値 :23億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時):4年 実績値 :4年</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時):平成20年度 28,713人/日 実績値:平成23年度 26,109人/日</p> <p>事業の効果の発現状況 利用者への効果・影響 歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、駅舎の混雑解消、鉄道事業者用地の有効活用等 社会全体への効果・影響 南北自由通路整備により、エスカレーター及びエレベーターが設置され通路幅が広くなり、南北の駅前広場が一体となり、買い物等による地域間の移動が円滑になった。</p> <p>費用便益分析 [平成24年度価格] 計算期間:30年(50年) 費用 28億円(29億円) (新規採択時 22億円(22億円)) 便益 33億円(40億円) (新規採択時 28億円(35億円)) 費用便益比B/C 1.2(1.4) (新規採択時 1.3(1.6))</p> <p>改善措置の必要性 鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>今後の事後評価の必要性 費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。</p> <p>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 バリアフリー施設整備については、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、費用便益分析ではマイナスにしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

事後評価総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業名 [横浜市交通局]

○事業概要			
事業名	横浜市高速鉄道4号線日吉～中山間建設事業	整備区間	日吉～中山間 13.1km
事業期間	平成9年5月（免許取得）～平成20年3月（開業）	総事業費	2,414億円（平成24年度価格）
○事業の目的			
目的	<<当該事業の背景、必要性>> 横浜市高速鉄道4号線は、港北ニュータウンを中心とする北部地域と横浜都心、東京都心部とを結び輸送需要の増加に対処するとともに、横浜市域を一体強化し、放射環状型鉄道網を形成し、本市の街づくりに欠くことのできない路線である。		
	<<事業目的>>		<<関連する政策目標>>
	1) 港北ニュータウン地区の輸送体制の確保	最寄駅まで15分の交通体系整備（横浜市中期政策プラン）	
	2) 横浜北部地域の交通不便地域における交通便利性の確保	最寄駅まで15分の交通体系整備（横浜市中期政策プラン）	
	3) 横浜市の骨格的鉄道網の形成	都心まで30分の交通体系整備（横浜市中期政策プラン）	
4) 横浜副都心の強化育成	多都市型都市構造を実現していくための横浜環状鉄道構想の一翼を担う（ゆめはま2010プラン）		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
夜間人口の増加傾向は続くものの、免許申請時と比較し、その伸びは鈍化している。また、免許申請時の将来人口推計より、現在の将来人口推計は2～4%程度低くなっている。			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	3,002億円	2,414億円	新技術の採用/車両数削減等
工期	約6年	約10年	一部沿線住民の反対運動による都市計画決定・用地取得の遅れ
輸送人員	13.7万人/日（開業時） 15.2万人/日（開業5年目）	8.2万人/日（開業時：平成20年度） 10.9万人/日（開業4年：平成23年度）	他路線からの転換が進んでいない 他路線への駅へバスでアクセス
○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		4号線沿線地域（日吉本町～北山田、都筑ふれあいの丘～川和町）において、最寄り鉄道駅までのアクセス時間が短縮される。	<事業目的、政策目標との関係> 横浜市中期政策プランにおける「最寄り駅まで15分の交通体系整備」に寄与する。
■社会全体への効果影響	住民生活	NOx排出量が約11t/年、CO2排出量が約1,987t/年削減される。（平成27年度時点） 都筑ふれあいの丘駅、北山田駅周辺地域では、既に商業施設や集合住宅の立地が進んでいる。	<事業目的、政策目標との関係> 「環境行動都市 横浜」（横浜市中期政策プラン）が目指す地球温暖化防止に寄与する。 港北ニュータウンの鉄道サービス水準が向上することで、港北NTの開発促進に寄与する
	地域経済		
	地域社会		
	環境		
	安全		

表 事後評価総括表（2）

■費用便益分析 [平成 24 年度価格] 計算期間： 30 年（50 年）	費用	3,085 億円 (3,113 億円)	貨幣換算した主要な費用：用地費、建設費、車両費、維持改良費	
	便益	3,223 億円 (3,701 億円)	貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上	
	指標	費用便益比 1.04 B/C (1.19)	純現在価値 138 億円 NPV (588 億円)	経済的内部 収益率(EIRR) 4.3% (4.9%)
	新規採択時より、社会経済情勢（人口の減少等）の変化に加えて、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）の整備により需要が減少し、便益が縮小。一方、事業費の低減により費用は減少。			
■採算性分析	開業後の実績に基づき、平成 24 年度（事後評価時点）以降を予測 4 号線：単年度営業収支黒字転換年 開業後 10 年（平成 29 年） 横浜市交通局：累積損益収支黒字転換年 開業後 35 年（平成 54 年）			
	4 号線は、既存のブルーラインと一体的に利用されているため、累積損益収支については、交通局全体での算定としている。			
（その他）				
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 23 年度以降を予測 開業 8 年目：11.9 万人/日（平成 27 年）、開業 18 年目：11.5 万人/日（平成 37 年）				
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化				
4 号線を整備しなかった場合と比較して、4 号線の整備により自動車の利用台数が減少し、NOx、CO2 とも減少している。				
○改善措置の必要性				
本事業のより一層の事業効果の発現を図るために、「市営交通 中期経営計画（平成 24～26 年度）」に基づく経営改善策の推進や「市街化調整区域内にある駅周辺のまちづくり」の推進を図る必要がある。				
○今後の事業評価の必要性				
開業後 5 年を経過した時点でも利用者は増加傾向にある。更に、センター北駅やセンター南駅周辺には大規模な商業施設の建設も進んでいる。さらに開業後 30 年時点での費用便益比が 1 を上回ると見込まれており、社会的にみて効率的な事業であるといえる。以上の点を勘案すると、再事業評価の必要はないものと判断した。				
○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				
需要の定着については、沿線人口の定着や新線の認知不足などが考えられ、同種事業等の実態を蓄積していくことが重要であると考えられる。				
○概略図（位置図）				
<p>評価対象区間(13.1km)</p>				
○備考				
※評価実施時期：平成 24 年 11 月 ※評価の過程で使用したデータ、文献等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）」、「第 11 回大都市交通センサス（平成 22 年）」、「東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）」、 ※評価の体制（有識者の委員会等）：横浜市公共事業評価審査委員会				

事後評価総括表

地下高速鉄道整備事業

事業者名：[大阪市交通局]

① 事業概要			
事業名	大阪市高速電気軌道第8号線 (井高野～今里間)整備事業	起点終点	井高野駅～今里駅(11.9km)
事業期間	平成11年12月(施工認可) ～ 平成18年12月(開業)	総事業費	2,663億円
② 事業の主たる目的(ミッション)			
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>大阪市東部地域においては、人口が高度に集積した既成市街地を形成しているながら、さらに公営住宅の立替えなど住宅整備等が進行しており、沿線地域から発生する交通流動に対応する交通機関が必要であった。</p> <p>一方、沿線は鉄道利用の不便地域が広がり、沿道の道路においては自動車交通の増加に伴う道路混雑により円滑な路面交通が確保できない状況にあり、まちの機能が著しく低下していた。</p>			
<p>《事業目的》</p> <p>①既存の住宅集積や大規模な住宅整備等の進展により発生する交通流動への対応</p> <p>②道路交通負荷の増大によるバス走行機能が阻害されている状況への対応</p> <p>③鉄道利用不便地域の解消によるまちの機能回復(住民のモビリティ向上)</p>		<p>《関連する政策目標》</p> <p>『運輸政策審議会答申第10号』 「今後路線整備について検討すべき区間」として位置づけ</p> <p>『大阪市総合計画21』 「都市内交通は鉄道を中心としバスが補完する公共交通を基本にすえた交通システムの形成をはかる」</p> <p>『大阪市交通事業の設置等に関する条例』 計画路線として位置づけ</p>	
③ 事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>沿線では就業・従業人口の低迷に加え、非正規雇用の割合の増加による出勤率の低下や、景気低迷等による1人当たりの業務トリップ数の減少などにより、今里筋線への転換が進まなかった。</p> <p>また、沿線住民の自転車利用の増加等により、特に短距離の利用が低迷した。</p>			
④ 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	実績値	変化の要因
事業費	3,156億円	2,663億円	構造・工法の見直し 機器の汎用化等
工期	約8年	約8年	(変化なし)
輸送人員	164千人/日(開業時) 164千人/日(開業5年目)	37千人/日(開業時) 57千人/日(開業5年目)	沿線人口の低迷 駅勢圏の乖離
⑤ 事業の効果の発現状況			
1) 事業の投資効率性			
■費用対 便益[平成 24年度価 格]計算 期間:30年 (50年)	費用	3,769億円 (3,818億円)	貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費
	便益	4,309億円 (4,740億円)	貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、乗換利便性向上、環境等改善便益
	指標	費用便益 比 B/C 1.14 (1.24)	純現在価値 NPV 540億円 (923億円)
■採算性 分析	○単年度営業収支 地下鉄事業全体では、人件費や新線建設等による資本費負担経費(減価償却費、支払利息)といった費用を、運輸収入などの収入で賄っており、経常損益及び累積資金ともに黒字となっている。		
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>開業後の実績値に基づき、平成24年度以降を予測</p> <p style="text-align: center;">井高野駅～今里駅間の輸送人員 開業15年目(平成32年) 63千人/日</p>			

2) 事業による効果・影響		
評価項目	評価結果	
利用者への効果・影響	所要時間の短縮	今里筋線の整備により大阪東部地域の各地域間の移動での所要時間短縮が実現。 (守口→緑橋で11分の短縮。地域全体で約7,700時間/日の時間短縮)
	乗換利便性の向上	今里筋線の整備により大阪東部地域の地域間で、乗換1回で移動できる範囲が拡大した。 今里筋線と接続する路線別・方面別のルート30ペア間のうち、約33%で乗換回数が低減した。
	混雑緩和	ネットワークの機能により、混雑するターミナルを経由しない利用が可能になり、梅田・なんばなどのターミナルでの乗換人員の減少に寄与した。
	需要の定着	京阪神都市圏の鉄道輸送人員や地下鉄・ニュートラムの輸送人員が減少傾向を示す中で、今里筋線は、開業後は増加傾向を示しており、需要の定着が進んでいる。
社会全体への効果・影響	ネットワークの充実	地下鉄4路線とJR学研都市線・京阪線と接続したことで、大阪東部の新たなネットワークを形成した。 利用者の9割以上が乗り継ぎ利用者であり、ネットワークとしての機能を発揮している。
	地域の活性化	有機的なネットワークとして機能することで、沿線のポテンシャルが向上した。 利用者からも、「まちが便利になった」「マンションや戸建て住宅の広告が増えた」などの意見があり、徐々にではあるが活力向上に寄与している。
	鉄道利用不便地域の解消	東淀川区周辺および旭区周辺に新たに駅が設置され、鉄道利用不便地域の減少に寄与した。 特に、東淀川区では、東部に広い鉄道利用不便地域が存在していたが、今里筋線の整備によりこれが解消され、東淀川区人口の約22%の38千人が、新たに鉄道からの500m圏内人口となった。
	生活利便性の向上	今里筋線の沿線には、大学や高校など多くの教育施設や、区役所・医療施設等が立地し、さらには接続する放射状路線の駅周辺には、「鶴見緑地」や「なみはやドーム」など、様々な文化・スポーツ施設も立地しており、今里筋線沿線や接続路線沿線からの、これらの施設へのアクセス性が向上し、生活利便性の向上に寄与した。
	定住人口の増加	沿線市区の人口は低迷しているものの、駅周辺へのマンション立地が促進し、500m駅勢圏の人口の増加に寄与した。
	周辺道路の混雑緩和	自動車利用が減少しており、道路混雑の緩和が進んだ。
	バリアフリー施設の充実	全ての駅に地上～改札階にエレベータを2ルート確保するとともに、可動式ホーム柵を導入するなど、すべての利用者が安心・便利・快適に移動できる施設を整備している。
	⑥ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化	
自動車利用から鉄道利用への交通手段の転換により、道路混雑の緩和が進み、NOx排出量が約1.4トン/年、CO2排出量が約1,300トン/年削減された。		
⑦ 改善措置の必要性		
<p>今里筋線については、費用便益比が1を超えており、また地下鉄・ニュートラム全線での採算性も確保されていることから、基本的には問題はないと考えている。</p> <p>しかしながら、今里筋線については、輸送実績が計画値の約3分の1程度と大きな乖離が生じている一方で、計画当初からの諸課題に対して効果を発現してきており、また、沿線地域のまちづくりにとっては必要不可欠な路線と位置づけられることから、今里筋線が中長期的に持続可能な運行サービスの提供が行われるために、経営形態にかかわらず、最低限、運賃収入で運営費が賄えることを目指す必要があると考える。</p> <p>そのためには、鉄道事業者として、引き続きコスト削減に努めるだけでなく、利用促進による増収対策にも取り組んでいく必要がある。また、今里筋線は沿線の活性化の期待を背負った路線であることから、自治体が沿線のまちづくりを進めることも必要不可欠である。</p>		
⑧ 今後の事後評価の必要性		
今里筋線については、輸送実績は当初予測より少ないなど効果の発現が十分でない点もあるものの、費用便益比は1を上回っており、地下鉄・ニュートラム全線での採算性も問題ないことから、今後の事後評価の必要性はない。ただし、今後、費用対効果や地下鉄・ニュートラム全線での採算性が、現在の想定より著しく悪化することが想定されるなどの場合においては、必要に応じて評価を行っていく必要がある。		
⑨ 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>本事後評価においては、地下鉄第8号線(井高野～今里間)事後評価有識者会議から鉄道整備について下記のご意見をいただいた。今後の鉄道事業の計画にあたっては、これらのことについて留意する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新線の計画をする際には、まちづくりの中で、バス、自転車、道路、駐車場・駐輪場なども含めて、その鉄道がどのような役割を担うのかというニーズ全体を把握した上で、まち全体での交通政策という視点が必要である。 ・現在は、採算性や効率性を重視して路線計画の優先順位を決めているが、沿線都市開発の促進や沿線住民のモビリティ改善を支えるような性格の路線に関しては、公的負担の拡充を前提にした路線計画の事業化ができる仕組みづくりを進めるべき。 ・沿線活性化など、都市政策上の期待を背負った路線の運営に関しては、事業者の内部補助に頼るのではなく、行政と事業者が役割分担をして、これを支える方法を講じるべき。 		

○概要図(位置図)

○今里筋線の位置



○備考

【評価の実施時期】

平成 24 年 10 月

【評価の過程で使用したデータ、文献等】

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版

国勢調査(平成 7 年、12 年、17 年、22 年)

経済センサス(平成 17 年、22 年)

京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成 2 年、12 年、22 年(速報版))

大都市交通センサス(平成 17 年、22 年)

都市交通年報(平成 7 年～22 年) 等

【評価の体制】

地下鉄第 8 号線(井高野～今里間)事後評価有識者会議(平成 24 年 10 月～平成 25 年 2 月、計 3 回)

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

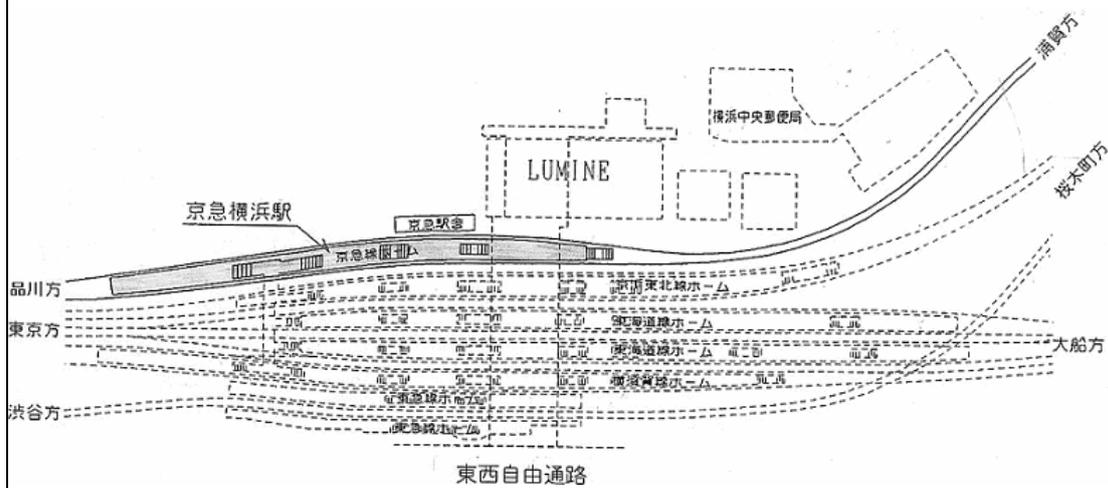
事業者名 [横浜高速鉄道株式会社]

○事業概要			
事業名	横浜駅総合改善事業	整備区間	京浜急行本線横浜駅
供用年度	平成 19 年度（建設期間：13 年度～19 年度）（当初平成 17 年度開業予定であったが、周辺事業の進捗にあわせるため工程を延長）	総事業費	96 億円 （当初 120 億円を見込んでいたが、補助対象範囲の精査やコスト縮減により削減）
○事業の主たる目的（ミッション）			
<p>本事業は、京浜急行電鉄横浜駅において、現在 1 面 2 線の島ホームを上下分離し、下り専用ホームを新設して 2 面 2 線構造とすることで、朝夕ラッシュ時の混雑緩和・旅客流動の円滑化を図ること、さらにバリアフリー施設の整備を目的とする。あわせて、北部・南部東西自由通路に改札口を設置することで、鉄道利用者の利便性を大幅に向上させ、駅周辺におけるまちづくりと一体的に機能する都市再生を行うことができる。</p>			
i) 都市再生、地域の活性化 ・多様な機能が集積した魅力とにぎわいのある広域中枢拠点の形成		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜駅周辺地区が第二次都市再生緊急整備地域に指定 ・横浜駅周辺整備構想 	
ii) ラッシュ時の混雑緩和、旅客流動の円滑化		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運輸政策審議会答申第 18 号 計画策定に当たっての基本的な考え方」 ホーム等の混雑緩和、旅客流動の円滑化等の推進 	
iii) バリアフリー化		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2010 年までにバリアフリー4 条基準を達成する。 ・「国土交通省政策評価基本計画 政策目標 2」 バリアフリー社会の実現 	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>横浜都心部の熟成が遅れているため、当初見込みの居住および就業人口の増加が確保できていない。一方、横浜市全体の人口は、平成 20 年 10 月 1 日現在の 3,651,428 人から平成 24 年 10 月 1 日の 3,697,006 人と 4 年間で 45,578 人増加しており、新規採択時の輸送人員には達していないものの、今後、極端に減少する可能性は少ない。</p>			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	120 億円	96 億円	補助対象範囲の精査とコスト縮減
工期	平成 13～17 年度	平成 13～19 年度	周辺事業の進捗にあわせてため
輸送人員	454,103 人/日 （平成 17 年度）	303,890 人/日 （平成 23 年度）	想定値が過去の人口推移を基準とする最小二乗法によって算出したため
○事業効果の発現状況			
評価項目	評価結果		
■利用者への効果・影響	<p>下り専用ホームを新設して 2 面 2 線構造とすることで、朝夕ラッシュ時の混雑緩和・旅客流動の円滑化を図れた。エレベーター・エスカレーター等が整備され、利便性が向上した。</p>		
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>特に、北部においては東側の住宅（大規模マンション造成）開発に、西側においては、飲食店等の商業開発に、側面支援的な効果があったと考える。南部においては、特に横浜市営地下鉄との乗り継ぎが分かりやすく、かつ、上下動が減ったことで、両社（局）の利用者への利便性向上が図られた。また、北部および南部への人の流れを創出したことで、中央口の混雑緩和も生じさせた。</p>	
	地域経済		
	地域社会		
	環境		
	安全		

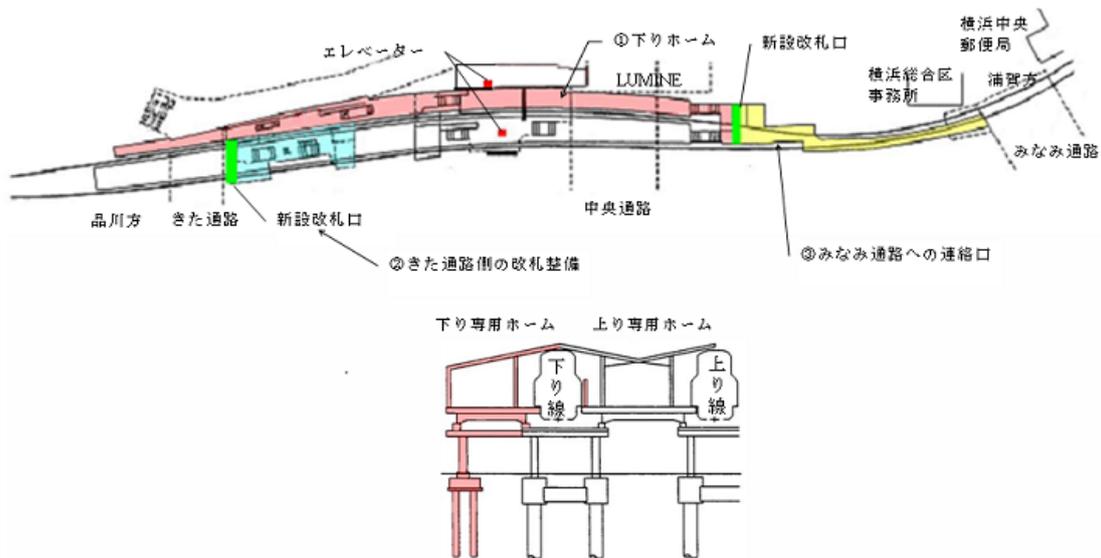
■費用便益分析 [平成 24 年度 価格] 計算期 間：30 年（50 年）	費用	133 億 円 (133 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費				
	便益	186 億 円 (225 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間・移動抵抗低減				
	指標	費用便益比 B/C	1.4 (1.7)	純現在価値 NPV	52 億円 (92 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	6.4% (7.1%)
■採算性分析	当事業は、駅利用者の利便性・安全性の向上を目的としており、採算性は検討しない。						
上記分析の基礎とした需要予測 平成 23 年度横浜駅平均乗降人員 303,890 人/日 平成 24 年度以降は、乗降人員が 23 年度値で推移すると予測。							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
特にないと考える。							
○改善措置の必要性							
駅利用者の利便性・安全性向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。							
○今後の事後評価の必要性							
改善措置が不要であること、また、費用便益の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性は無いと考える。							
○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性							
特にないと考える。							

○概要図（位置図）

改良前



改良後



○備考

参考文献 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012

データ出典 京浜急行電鉄株式会社

評価実施時期 平成 24 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。

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [東長崎駅・椎名町駅整備株式会社]

事業概要					
事業名	東長崎駅総合改善事業	整備区間	西武鉄道池袋線 東長崎駅		
供用年度	平成 19 年度（事業期間：平成 16～19 年度）	総事業費	22.9 億円		
事業の目的・必要性					
<p>< 解決すべき課題・背景 ></p> <p>駅構内の通路は鉄道駅両側を結ぶ自由通路として機能しているが、通路幅が狭く、鉄道利用者が輻輳していた。また、駅周辺の道路は狭く、広場もないことから、鉄道利用者及び地域住民からバリアフリー化を含めた早急な改善が求められていた。</p> <p>< 達成すべき目標 ></p> <p>自由通路や南北駅前広場の整備と一体的に駅舎の改良やエスカレーター及びエレベーターの設置等を行うことにより、鉄道利用者や地域住民の利便性の向上を図る。</p>					
評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因		
事業費	24.5 億円	22.9 億円	設計を行い精査したことによる		
工期	4 年	4 年			
輸送人員	28,713 人/日（開業時） 28,713 人/日（開業 5 年目）	27,836 人/日（開業時）平成 20 年度 26,109 人/日（開業 5 年目）平成 23 年度	副都心線開業		
事業効率及び事業による効果・影響の発現状況					
1) 費用便益分析					
費用対便益 [平成 24 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
費用	28.05 億円 (28.77 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
便益	32.61 億円 (39.60 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動抵抗低減便益			
費用便益比 B/C	1.16 (1.38)	純現在価値 NPV	4.56 億円 (10.83 億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.91% (5.56%)
平成 24 年度以降は、乗降人員が平成 23 年度値で推移すると予測。26,109 人/日(平成 23 年度実績値)					
2) 事業による効果・影響					
評価項目	評価結果				
利用者への効果・影響	・歩行者の利便性の向上、駅内外のバリアフリー化、駅舎の混雑解消、鉄道事業者用地の有効活用等				
社会全体への効果・影響	・南北自由通路整備により、エスカレーター及びエレベーターが設置され通路幅が広くなり、南北の駅前広場が一体となり、買い物等による地域間の移動が円滑になった。				
社会経済情勢の変化					
<p>東京都区市町村別人口の予測（平成 24 年 3 月）によると、豊島区の人口は平成 22 年から平成 32 年までは微増すると予測され、平成 32 年以降は平成 47 年まで微減と予想され、30 年後の豊島区の人口は現在の人口と差がないと考えられる。平成 20 年の副都心線の開業により池袋線が副都心線への直通運転を開始した。東長崎駅の乗降人員をみると、平成 20 年度に乗降人員が減少しており、副都心線への転移があったと推測される。</p>					

改善措置の必要性

鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。

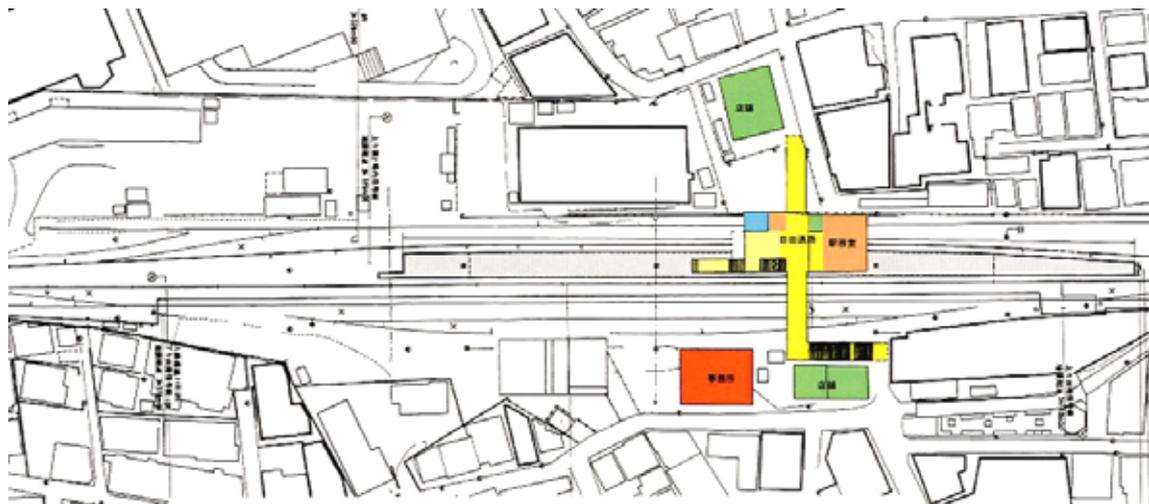
今後の事後評価の必要性

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

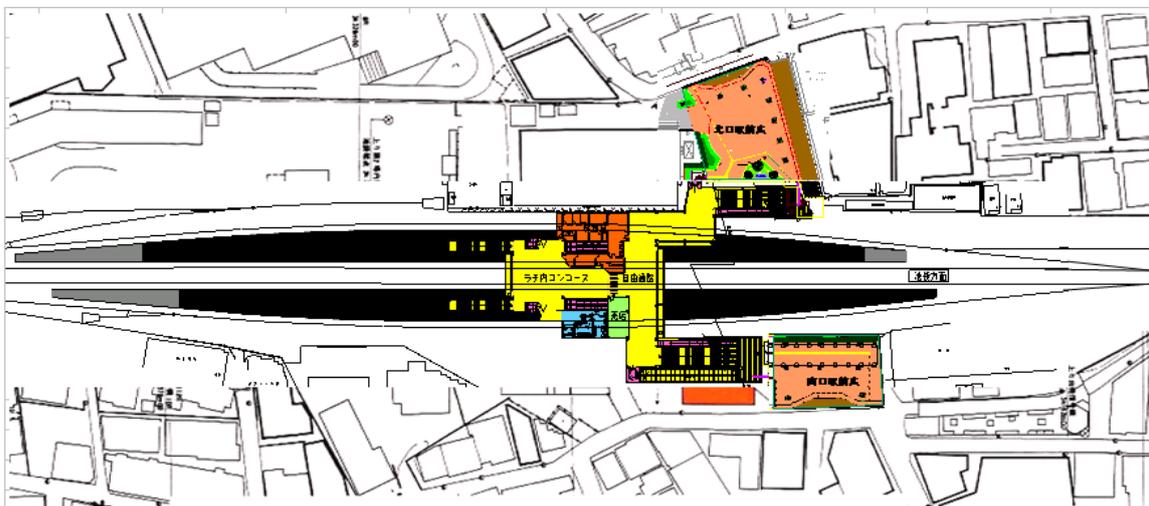
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

バリアフリー施設整備については、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、費用便益分析ではマイナスにしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。

概要図（位置図）



整備前



整備後

備考

総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費、広場整備費も含めたものとしている。

評価実施年度：平成24年度

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 H22」

「毎月勤労統計調査地方調査 H23」「西武鉄道輸送統計」「踏切道実態調査 H21」

()は50年で計算

評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価について

【公共事業関係費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価手続中
								うち見直し継続		
都市・幹線鉄道整備事業		1				1	1			
合計	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0

評価手続中事業（平成23年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B/C				
仙台市高速鉄道東西線建設事業 (仙台市)	再評価	2,298	3,664	2,300	1.6	地域の活性化 鉄道空白地域の解消 生活利便性の向上	<p>（事業の進捗状況） 土木工事、軌道敷設工事、車庫施設の建築工事・設備工事、電力設備工事、車両工事、運転士等要員要請について着手済み（平成24年6月現在） 今後、駅舎等建築、設備工事、信号・通信設備等工事を進めていく。</p> <p>（費用縮減や代替案立案等の可能性の視点） 仙台市で定める「仙台市公共事業総合コスト縮減に関する行動計画」（平成16年3月）及び「仙台市公共事業コスト構造改善プログラム」（平成21年3月）等に基づき越すと縮減の取り組みを図った結果、事業費は、鉄道事業許可時2,735億円より、437億円（16%）縮減し、2,298億円となる見通し。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 堀内 丈太郎)

事業概要					
事業名	仙台市高速鉄道東西線建設事業		整備区間	動物公園～荒井間 13.9km	
供用年度	平成27年度（建設期間：平成15～27年度）		総事業費	2,298億円（事業許可時2,735億円） 変更理由：コスト縮減の取組等を図ったもの	
事業の主たる目的(ミッション)					
・軌道系交通機関を基軸とする交通体系に支えられた機能集約型市街地の形成を図るまちづくりの方針に基づき、鉄道の空白域である市南西部から市東部にわたる軌道系交通機関を整備する。 ・少子高齢化が急速に進む人口減少時代を迎える中で、過度な自動車利用を抑制し、高齢者や障害者等にもやさしい公共交通を中心とした交通体系に不可欠な交通機関を整備する。					
事業効果(費用対便益・採算性)					
費用対便益 [平成24年度価格] 計算期間：30年(50年)					
事業全体の投資効率性					
費用	2,300億円 (2,317億円)				
便益	3,664億円 (4,287億円)				
費用便益比 B/C	1.59 (1.85)	純現在価値 NPV	1,364億円 (1,971億円)	経済的内部 収益率 EIRR	7.0% (7.4%)
残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」1,197億円 (1,213億円)		「中止した場合」 216億円 (216億円)		
便益	「継続した場合」3,664億円 (4,287億円)		「中止した場合」 47億円 (47億円)		
費用便益比 B/C	3.69 (4.25)	純現在価値 NPV	2,637億円 (3,243億円)	経済的内部 収益率 EIRR	15.7% (15.7%)
感度分析 結果	需要-10%		費用+10%		建設期間+10%
	B/C:1.44 NPV:1,022億円 EIRR:6.3%		B/C:1.45 NPV:1,134億円 EIRR:6.3%		B/C:1.52 NPV:1,210億円 EIRR:6.5%
設定した「中止した場合」の状況：施設を撤去し、現状復旧					
採算性	・単年度営業収支黒字転換年 10年(平成36年度) ・累積資金収支黒字転換年 12年(平成38年度) ・変化理由：事業費の縮減(437億円)に伴う建設企業債総額、支払利息及び減価償却費の減少 開業後の運営に要する人件費及び維持管理費等の見直し ・資金調達スキーム：国庫補助金 519億円 一般会計補助金 579億円 一般会計出資金 459億円 企業債 725億円(地方公共団体金融機構債100%) その他 16億円				
上記分析の基礎とした需要予測					
開業年度8.0万人/日（鉄道事業許可時11.9万人/日） 変化理由：人口増加の鈍化に伴う仙台都市圏、仙台市、及び東西線利用圏の想定人口減少 仙台都市圏パーソントリップ調査結果における交通需要構造の変化を反映 a 1人あたり移動回数の減少 第3回調査(H4実施) 2.56回 第4回調査(H14実施) 2.44回 b 自動車利用率の増加 第3回調査(H4実施) 46.9% 第4回調査(H14実施) 53.5%					

事業による効果・影響	
評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	<p>南北線と一体となって利便性の高い鉄道ネットワークを形成し、自動車から公共交通機関への利用転換促進に寄与する。</p> <p>所要時間の短縮 ・動物公園駅～仙台駅間20分短縮 ・荒井駅～仙台駅間17分短縮</p> <p>交通サービスの向上 ・仙台駅における既存路線との便利な接続 ・地下鉄2線乗継による運賃低減 ・乗継利便性の向上による南北線利用者の増加 ・交通サービス改善による都市圏住民の便益は188.2億円/年(H24価格)増加</p> <p>自動車から鉄道への利用転換 ・都市圏の自動車分担率が54.1%から53.2%に減少 ・自動車走行台キロ21.9万台km/日の減少</p>
社会全体への効果・影響	<p>軌道系交通機関を基軸とした機能集約型市街地形成に寄与する。</p> <p>鉄道空白域の解消 ・市域南西部及び南東部の鉄道利用空白域の解消</p> <p>鉄道沿線への居住促進 ・鉄道ネットワーク形成による鉄道沿線居住の促進</p> <p>鉄道を利用した行動範囲の拡大 ・仙台駅を結節点とするアクセス性の向上による市民の行動範囲の拡大</p>
	<p>本市の持続的な成長を駆動する新たな創造と交流を生み出す「東西都市軸」の形成に寄与する。</p> <p>沿線地域の経済活性化 ・沿線地域における消費活動及び開発の誘発 ・西部の学術研究機能、都心部の商業・業務機能、東部の産業機能等、多様な都市機能の連携による産業の集積を促進 ・コンベンション機能の拡充 ・動物公園等へのアクセス向上による観光促進</p> <p>沿線地域の土地利用の活性化 ・これまで鉄道の空白域であった市域南西部及び南東部、及び鉄道ネットワークが形成される都心において、遊休地の活用や高度利用化等を促進</p>
	<p>本市震災復興計画が掲げる「新次元の防災・環境都市」の実現に向けた社会基盤の形成に寄与する。</p> <p>震災復興を支える社会基盤形成 ・甚大な震災被害を受けた東部地域の新たな基軸交通として復興を支えるとともに、地域の社会環境を改善</p> <p>自動車削減にともなう環境改善 ・車から鉄道への利用転換による大気汚染の軽減(CO2排出量8千t-c/年=1.0億円/年, NOx排出量46t/年減少=0.8億円/年。いずれもH24価格。) ・道路騒音の減少(2.6億円/年。H24価格。)</p> <p>安全な都市基盤の形成 ・東西・南北の交通軸と連携した災害に強い交通ネットワークを形成 ・車から鉄道への利用転換による交通事故減少(1.7億円/年。H24価格)</p>

実施環境		
事業の実効性	(事業採択後) 平成14年度 国庫補助事業採択 平成15年度 鉄道事業許可 平成17年度 工事施行認可 都市計画決定告示 環境影響評価書公告・縦覧 道路敷設許可	(再評価) 「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、本市においては以下を定めている。 「仙台市公共事業再評価実施要綱」の策定 「仙台市公共事業再評価監視委員会」(第三者機関)の設置
事業の成立性	本市及び宮城県等が策定する以下の上位計画において、本事業の必要性等を位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市総合計画2020(計画年次23～32) ・仙塩広域都市計画の整備、開発及び保全の方針(同H22～) ・仙台市都市計画の方針(同H23～32) ・仙台市震災復興計画(同H23～27) ・せんだい都市交通プラン(同H22～32) 	
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
<ul style="list-style-type: none"> ・東西線沿線において、地元関係者による開発等が進展 (東北大学青葉山新キャンパス・荒井地域の民間土地区画整理事業・一番町二丁目四番地区再開発事業 等) ・東西線沿線において、地元住民や事業者等によるまちづくり協議会等が発足 ・仙台商工会議所において、「東西線駅周辺まちづくり研究会」が発足 ・東西線沿線を、東日本大震災に伴う防災集団移転促進事業及び復興公営住宅建設の対象地として選定 ・人口増加率の減少に伴い、東西線開業時における本市夜間人口の想定は減少(107.6万人 105.1万人) ・交通需要構造の変化(1日1人あたり移動回数の減少、自動車利用率の増加(前掲)) ・東日本大震災による居住、従業地の変化等 		
事業の進捗状況		
全体進捗率:42.6% 買用進捗率:97.5% 工事進捗率:39.9% (いずれも平成23年度末時点の事業費ベース) (着手済(平成24年6月まで)) <ul style="list-style-type: none"> ・土木工事,軌道敷設工事,車庫施設の建築・設備工事,電力設備工事,車両製造 ・運転士等要員養成 (平成24年6月以降着手予定) <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎等建築・設備工事,信号・通信設備等工事 		
費用縮減や代替案立案等の可能性の視点		
本市で定める「仙台市公共事業総合コスト縮減に関する行動計画」(平成16年3月)及び「仙台市公共事業コスト構造改善プログラム」(平成21年3月)等に基づきコスト縮減の取組を図った結果、事業費は、鉄道事業許可時2,735億円より 437億円(16%)縮減し2,298億円となる見通し。 (コスト縮減の主な理由) <ul style="list-style-type: none"> ・工法の工夫 <ul style="list-style-type: none"> 例:シールド工法からNATM工法への変更 シールド工法において、シールドマシン2台を使用したトンネル2本の同時掘進から、マシン1台をUターンさせトンネル2本を掘進する方法へ変更 ・新技術の採用 <ul style="list-style-type: none"> 例:シールドマシンの長距離掘進の採用 ・その他 <ul style="list-style-type: none"> 例:開業時車両数の変更(21編成84両 15編成60両) 入札時の競争性の確保 		

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。