

平成28年4月1日  
国土交通省鉄道局

## 平成28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28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
総務課貨物鉄道政策室	直通03-5253-8529
施設課	直通03-5253-8553
総務課企画室	直通03-5253-8523

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
(平成28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	136
合計		136

**平成28年度予算に向けた再評価について**  
(平成28年3月時点)

【公共事業関係費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続	中止	評価手続中	
							うち見直し継続			
都市・幹線鉄道整備事業 補助事業		2				2	2			
合計	0	2	0	0	0	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27年度に実施した完了後の事後評価について (平成28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	7			7			7	
整備新幹線整備事業	補助事業	2			2			2	
合 計		9	0	0	9	0	0	9	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28年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成28年3月時点)

## 【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事: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) 新宿線 森下駅 東京都交通局	3.5	調査中	<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 五十嵐徹人)
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 両国駅 東京都交通局	1.4	調査中	<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 五十嵐徹人)
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 弁天町駅 大阪市交通局	5.6	調査中	<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 五十嵐徹人)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 千日前線 鶴橋駅 大阪市交通局	3.1	調査中	<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 五十嵐徹人)

## (幹線鉄道等活性化事業:形成計画事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳				
秩父鉄道新駅設置事業 熊谷市地域公共交通会議	1.9	2.1	1.9	1.9	1.1	<p>新駅周辺地域は、熊谷市の総合振興計画では産業系施設の集積を図る「産業拠点」として、行田市の都市計画マスタープランで宅地化を促進する地域として位置付けられている。</p> <p>近年、圏央道川島ICアクセスの久下橋の供用開始や熊谷市の環状道路である第二北大通線の一部供用開始など道路ネットワークの整備が進められているが、公共交通不便地域であることが課題となっていた。同地域を東西に走る秩父鉄道に新駅を設置することにより、鉄道駅を核としたネットワーク型コンパクトシティの形成を図る。</p> <p>また、新駅設置により、地域のローカル鉄道である秩父鉄道利用者の増加が見込まれ、経営の安定化・持続性の確保に寄与する事業である。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
ことでん鉄道駅新設事業 高松市総合都市交通計画推進協議会	9.5	32	16	8.5億円 用地費等 0.69億円 維持管理費 7.2億円	2.0	<p>鉄道駅新設に併せて、駅前広場を整備し、高速バス等と結節を図ることにより、広域的な流動に寄与することが期待される。</p>	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

## (鉄道駅総合改善事業・大規模バリアフリー化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大規模バリアフリー化事業 しなの鉄道線(小諸駅) しなの鉄道株式会社	4.5	-	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 小海線(小諸駅) 東日本旅客鉄道株式会社	1.7	-	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー化事業 越後線(小針駅) 東日本旅客鉄道株式会社	4.9	-	エレベーター	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大規模バリアフリー 化事業 鉄道線（浜北駅） 遠州鉄道株式会社	5.1	-	スロープ	<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。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー 化事業 東海道本線（栗東駅） 西日本旅客鉄道株式会社	3.9	-	エレベーター	<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。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー 化事業 奈良線（木幡駅） 西日本旅客鉄道株式会社	7.2	-	エレベーター	<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。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー 化事業 名古屋線（阿倉川駅） 近畿日本鉄道株式会社	4.7	-	エレベーター	<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。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)
大規模バリアフリー 化事業 本線（江井ヶ島駅） 山陽電気鉄道株式会社	2.6	-	エレベーター	<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。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
新京成線 鉄道施設の耐震補強 事業 新京成電鉄株式会社	1.8	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
久里浜線 鉄道施設の耐震補強 事業 京浜急行電鉄株式会社	0.40	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京成本線 鉄道施設の耐震補強 事業 京成電鉄株式会社	2.4	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
多摩線 鉄道施設の耐震補強 事業 小田急電鉄株式会社	0.95	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
三河線 鉄道施設の耐震補強 事業 名古屋鉄道株式会社	0.19	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
愛知環状鉄道線 鉄道施設の耐震補強 事業 愛知環状鉄道株式会社	1.4	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
鉄道線 鉄道施設の耐震補強 事業 遠州鉄道株式会社	4.9	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
けいはんな線 鉄道施設の耐震補強 事業 近畿日本鉄道株式会社	4.2	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京阪本線 鉄道施設の耐震補強 事業 京阪電鉄株式会社	4.3	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震補強 事業 新関西国際空港株式会社	1.0	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
なんば線 鉄道施設の耐震補強 事業 阪神電気鉄道株式会社	0.27	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
南北線 鉄道施設の耐震補強 事業 北大阪急行鉄道株式 会社	2.6	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
牟岐線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.13	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.08	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
徳島線 鉄道施設の耐震補強 事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.05	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
長崎本線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	4.6	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日豊本線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	16	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日南線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.18	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
吉都線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.14	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
肥薩線 鉄道施設の耐震補強 事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.16	-	鉄道施設の耐震 対策	・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ・地震時における緊急輸送道路の確保に寄与する。 ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大鳥居駅 鉄道施設の浸水対策 事業 京浜急行電鉄株式会 社	8.5	-	駅の浸水対策	・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 ・洪水等が発生した際に鉄道駅への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
本線 踏切保安設備整備事 業 富山地方鉄道株式会 社	0.1	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
常総線 踏切保安設備整備事 業 関東鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
小田原線 踏切保安設備整備事 業 小田急株式会社	0.12	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
江ノ島線 踏切保安設備整備事 業 小田急電鉄株式会社	0.01	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
池上線 踏切保安設備整備事 業 東急電鉄株式会社	0.68	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
伊勢崎線 踏切保安設備整備事 業 東武鉄道株式会社	0.24	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
亀戸線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.05	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
野田線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.27	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.16	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.13	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
静岡清水線 踏切保安設備整備事業 静岡鉄道株式会社	0.05	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	0.43	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
名古屋線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.03	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.08	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
奈良線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京都線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.01	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
南大阪線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
長野線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京都線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.04	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
今津線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.24	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
有馬線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.03	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
本線 踏切保安設備整備事業 山陽電気鉄道株式会社	0.08	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
久大線 踏切保安設備整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.15	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
香椎線 踏切保安設備整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.16	-	踏切保安設備の整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)



事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
天神大牟田線 踏切保安設備整備事業 西日本鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
島原鉄道線 踏切保安設備整備事業 島原鉄道株式会社	0.1	-	踏切保安設備の 整備	・踏切道における交通事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道防災事業(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
予土線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.13	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
予讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.59	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会 社	0.68	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
肥薩線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会 社	1.5	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
日豊本線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会 社	0.51	-	落石等対策	・落石等による被害防止を図ることにより、鉄道網の確保や、多くの鉄道利用者の安全確保及び民生の保全保護に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業(鉄道安全))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 青い森鉄道株式会社	0.03	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 青森県	0.20	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 三陸鉄道株式会社	1.8	-	保安通信設備、 線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 秋田内陸縦貫鉄道株 式会社	0.10	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 I G R I いわて銀河鉄 道株式会社	2.7	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 会津鉄道株式会社	0.46	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 阿武隈急行株式会社	0.40	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設 備等整備事業 山形鉄道株式会社	0.10	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 仙台空港鉄道株式会社	0.05	-	線路設備、防護設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 福島交通株式会社	0.67	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 しなの鉄道株式会社	1.9	-	保安通信設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 えちごトキめき鉄道株式会社	2.8	-	信号保安設備、保安通信設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北越急行株式会社	0.86	-	保安通信設備、変電所設備、信号保安設備、線路設備、電路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長野電鉄株式会社	1.9	-	線路設備、信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北陸鉄道株式会社	2.6	-	信号保安設備、変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 アルピコ交通株式会社	0.95	-	信号保安設備、保安通信設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 万葉線株式会社	0.08	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富山ライトレール株式会社	0.32	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 秩父鉄道株式会社	0.64	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 関東鉄道株式会社	0.53	-	保安通信設備、防護設備、線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 鹿島臨海鉄道株式会社	0.58	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 わたらせ渓谷鐵道株式会社	0.19	-	信号保安設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 真岡鐵道株式会社	0.10	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 小湊鐵道株式会社	0.35	-	線路設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上信電鉄株式会社	1.8	-	線路設備、停車場設備、電路設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 野岩鐵道株式会社	0.82	-	変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 いすみ鉄道株式会社	0.04	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富士急行株式会社	1.1	-	線路設備、電路設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.76	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 箱根登山鉄道株式会社	1.1	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ひたちなか海浜鉄道株式会社	0.09	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 江ノ島電鉄株式会社	0.36	-	変電所設備、信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆箱根鉄道株式会社 大雄山線	0.26	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 湘南モノレール株式会社	1.0	-	線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長良川鉄道株式会社	0.20	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 天竜浜名湖鉄道株式会社	2.0	-	信号保安設備、保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 三岐鉄道株式会社	0.17	-	変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆急行株式会社	0.85	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆箱根鉄道株式会社 駿豆線	0.36	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊勢鉄道株式会社	0.72	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 遠州鉄道株式会社	0.02	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 岳南電車株式会社	0.57	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 四日市市	2.8	-	信号保安設備、停車場設備、変電所設備、その他設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北近畿タンゴ鉄道株式会社	3.3	-	信号保安設備、踏切保安設備、保安通信設備、停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 近江鉄道株式会社	1.1	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 阪堺電気軌道株式会社	0.21	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 叡山電鉄株式会社	0.12	-	停車場設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 和歌山電鐵株式会社	0.65	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北条鉄道株式会社	0.02	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 京福電気鉄道株式会社	1.6	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 紀州鉄道株式会社	0.04	-	線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北神急行電鉄株式会社	2.3	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 一畑電車株式会社	0.07	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 井原鉄道株式会社	0.14	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 広島電鉄株式会社	2.4	-	信号保安設備、 変電所設備、線路設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 若桜町・八頭町	0.64	-	信号保安設備、 電路設備、線路設備、 防護設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 水島臨海鉄道株式会社	1.4	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 土佐くろしお鉄道株式会社	1.2	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 高松琴平電気鉄道株式会社	0.57	-	信号保安設備、 変電所設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊予鉄道株式会社	0.21	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 とさでん交通株式会社	0.11	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 肥薩おれんじ鉄道株式会社	0.13	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

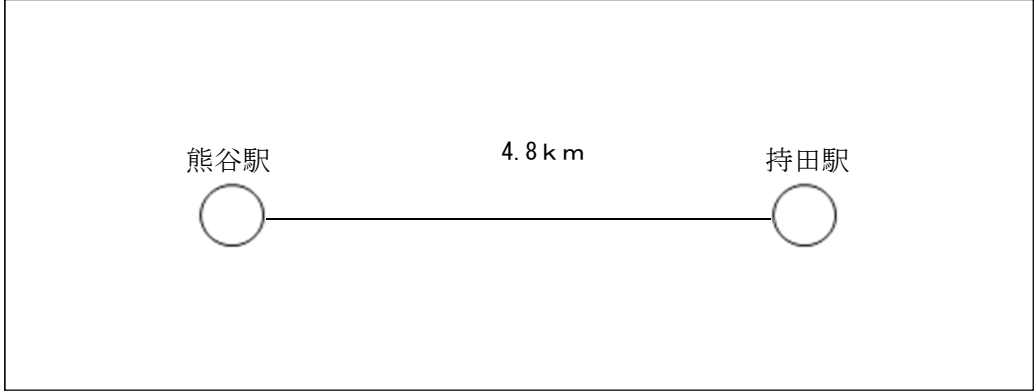
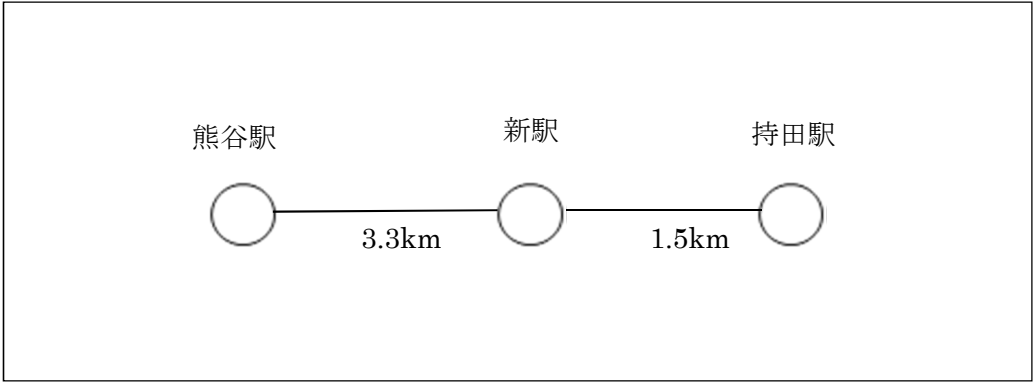
事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 松浦鉄道株式会社	0.12	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 平成筑豊鉄道株式会社	0.32	-	保安通信設備、 信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 島原鉄道株式会社	0.52	-	信号保安設備、 保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 くま川鉄道株式会社	0.09	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 南阿蘇鉄道株式会社	0.07	-	保安通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 筑豊電気鉄道株式会社	0.50	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 甘木鉄道株式会社	0.12	-	信号保安設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北九州高速鉄道株式会社	1.1	-	電路設備、保安 通信設備	地域住民に欠かせない公共交通機関である地域鉄道等の安全な鉄道輸送の確保に資する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

## 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 [熊谷市地域公共交通会議]

○事業内容							
概要	事業名	秩父鉄道新駅設置事業			整備区間	熊谷駅～持田駅間 4.8km	
	供用年度	平成28年度(建設期間:28年～29年)			総事業費	1.93億円(26年度価格)	
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 熊谷市東部・行田市西部に位置する本地域は、熊谷市の総合振興計画で産業拠点地域として、行田市の都市計画マスタープランで宅地化を促進する地域として位置付けられている。 近年、圏央道 IC アクセスの久下橋の供用開始や熊谷市の環状道路である第二北大通線の一部供用開始など道路ネットワークの整備が進められているが、公共交通不便地域であることが課題となっていた。同地域を東西に走る秩父鉄道に新駅を設置することにより、鉄道駅を核としたネットワーク型コンパクトシティの形成を図る。						
	≪事業目的(ミッション)≫ ・新駅設置及び熊谷市東部の産業団地の再生及び拡大、行田市西部の既成市街地の再生及び定住人口の増加 ・秩父鉄道の利用促進及び収支改善			≪関連する政策目標≫ ・鉄道網を充実・活性化させる。 ・公共交通機関の利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に貢献する。			
○事業による効果・影響の評価							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		公共交通不便地域の一部解消			<事業目的との関係> 新駅周辺の産業団地、住宅地の利便性が向上する。		
■供給者への効果・影響		年間利用者 267,545 人。 初年度営業収益 2,994 千円が見込まれる。			<事業目的との関係> 当該路線の利用者が増加することにより、経営安定に寄与する。		
■社会全体への効果・影響		住民生活	住民の主要な目的駅である熊谷駅、羽生駅への所要時間が短縮されるなど、利便性が向上する。		<政策目標との関係> 自動車に過度に依存しない公共交通の充実した環境共生都市を実現する。		
		地域経済	道路インフラに加え公共交通アクセスにも優れた産業団地となるため、新たな事業者の進出など地域経済の活性化が図られる				
		地域社会	住宅開発が促進され、新たな地域コミュニティの醸成が期待できる。				
		環境	自動車から鉄道利用への転換により、CO2 排出量の削減が期待できる。				
		安全	自動車利用の減少により、交通事故の減少が期待できる。				
○費用便益分析							
[平成27年度価格]							
※計算期間: 30年 (50年)	費用	1.9 億円 (1.9 億円)		新駅建設費、維持管理経費			
	便益	2.17 億円 (2.62 億円)		利用者の所要時間及び交通費、供給者の収益			
	指標	費用便益比 B/C	1.12 (1.36)	純現在価値 NPV	0.24 億円 (0.69 億円)	経済的内部収益率 EIRR	1.1% (2.1%)
	感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
		B/C 1.24 (1.49)	NPV 0.5 億円 (0.95 億円)	B/C 1.02 (1.23)	NPV 0.05 億円 (0.5 億円)	B/C 1.10 (1.32)	NPV 0.2 億円 (0.6 億円)
		EIRR 2.0% (2.9%)		EIRR 0.2% (1.4%)		EIRR 0.8% (1.8%)	
		B/C 1.01 (1.22)	NPV 0.02 億円 (0.4 億円)	B/C 1.25 (1.51)	NPV 0.43 億円 (0.9 億円)	B/C 1.13 (1.37)	NPV 0.3 億円 (0.7 億円)
		EIRR 0.1% (1.3%)		EIRR 2.0% (2.9%)		EIRR 1.1% (2.2%)	
○採算性分析							
単年度営業収支黒字転換年 1年 累積資金収支黒字転換年 1年							
上記分析の基礎とした需要予測 持田駅～熊谷駅間の新駅の利用者数 開業年度 733 人/年 開業10年後(H37) 767 人/年							

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	平成 27 年 3 月 24 日、熊谷市、行田市、秩父鉄道の三者で、開業時期を平成 28 年度末とした新駅設置に関する協定書を締結している。
事業の成立性	平成25年度、熊谷市、行田市、秩父鉄道の三者で新駅設置に関する検討調査を実施し、採算性や周辺への波及効果を検証した。熊谷市地域公共交通網形成計画の主要施策の一つとなる。
○概要図（位置図）	
<p>【整備前】</p>  <p>熊谷駅 4.8 km 持田駅</p> <p>【整備後】</p>  <p>熊谷駅 新駅 持田駅</p> <p>3.3km 1.5km</p>	
○評価結果のまとめ	
<p>新駅設置により、交通不便地域の一部が解消されるだけでなく、行田市域における宅地化の促進。熊谷市域における産業団地の再整備及び拡大整備による従業人口の増加など、地域の活性化が期待できる。費用便益分析の結果は、高い水準にあることから、本事業の実施は妥当と考える。</p>	
○備考	
<p>※平成 25 年度新駅検討調査。平成 27 年度 B/C 検討調査、熊谷市地域公共交通網形成計画策定</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計画推進協議会]

○事業内容					
概要	事業名	ことでん鉄道駅新設事業		整備区間	三条駅～太田駅間
	供用年度	平成 31 年度 (建設期間：平成 28 年度～平成 30 年度)		総事業費	951 百万円 (平成 26 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>三条～太田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（三条～太田駅間）最寄駅までの所要時間の短縮 新駅設置前：9.9分(794m)、10.1分(805m) 新駅設置後：4.6分(370m)、4.5分(358m)</li> <li>高速バスへの乗換場所の所要時間短縮 太田駅から JR 高松駅で乗り換え：14分 太田駅から新駅で乗り換え：2分</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> <li>鉄道から高速バスへの乗り換えが円滑になり広域移動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（三条～太田駅間）の年間利用者数 840千人（増加分 428千人）※H31 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>■三条～太田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 28 年度価格] ※計算期間： 30 年(50 年)	費用	1,360 百万円 (1,640 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	2,700 百万円 (3,260 百万円)		貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.99 (1.99)	純現在価値 NPV	1,340 百万円 (1,620 百万円)	経済的内部収益率 EIRR	8.6% (8.8%)
○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	2.18	B/C	1.87	B/C	1.96	
	NPV	1,940 百万円	NPV	1,520 百万円	NPV	1,600 百万円	
	EIRR	10.2%	EIRR	7.8%	EIRR	8.0%	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%			
B/C	1.79	B/C	2.12	B/C	2.01		
NPV	1,290 百万円	NPV	1,720 百万円	NPV	1,640 百万円		
EIRR	7.4%	EIRR	10.0%	EIRR	9.7%		
上記分析の基礎とした需要予測 ・新駅（三条～太田駅間）年間利用者数 840 千人 （隣接駅からの転換利用者数 412 千人 増加利用者数 428 千人） ※H31 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டன்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】							
三条駅                      2.3 km                      太田駅                      1.8km                      仏生山駅 							
【整備後】							
三条駅    1.15 km    新駅    1.15km    太田駅                      1.8km                      仏生山駅 							
○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、仏生山地区など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 27 年度							

# 再評価結果一覧 (平成28年3月時点)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
大阪外環状線鉄道 整備事業(新大 阪・放出間) 大阪外環状鉄道株 式会社	再々評価	1,200	2,633	2,006	1.3	地域の活性化 企業立地の促進 関連社会資本整備の促進	【事業の進捗の見込み】 両区間(放出~久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪~放出)については、全工区において工事が本格化し、大規模な線路切換を実施するなど確実に工事が進捗している。平成26年度末時点の工事進捗率は約42%である。  【コスト削減等】 前回の事業再評価以降、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト削減及び事業費検討委員会」においてコスト削減の検討を進め、その成果を踏まえて工事を進めているところである。「早期開業」及び「事業費の削減」はおおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐啓人)	

(幹線鉄道等活性化事業(旅客線化))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
福井鉄道福武線交 通結節機能向上事 業 福井鉄道福武線活 性化連携協議会	その他	2.8	8.3	3.1	2.7	・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が期待される。 ・にぎわいや交流の核として機能し、中心市街地の活性化に寄与する。 ・公共交通利便性向上により、自動車に過度に依存しない都市の実現に寄与する。	【事業の必要性】 福井駅周辺は京都の玄関口であり、福井圏体開港や北陸新幹線開業などを見据え、にぎわいと交流の核としての機能強化が進められている。 福井駅西口交通広場と一体的に福井鉄道福井駅前電停を広場内に移設することにより、福井駅を結節の核とし、中心市街地と各地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成が必要とされている。 【事業計画の見直しによる再評価の実施】 当初計画においては、福井駅前電停移設による交通ネットワークの強化と短絡線整備による運転時間短縮の効果を同時に発現させるため、一体的な整備計画としていたが、短絡線と近接する市役所前電停のホーム配置について新たに検討の必要性が生じたため、福井駅前電停移設のみの整備を行う。 【事業進捗の見込み】 福井駅前電停については既に工事に着手しており、平成27年度内の工事完了、供用開始を予定する。	継続	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)	

## 事業再評価総括表

おおさか東線

事業者名：[ 大阪外環状鉄道株式会社 ]

① 事業概要						
事業名	おおさか東線鉄道整備事業			起点終点	新大阪～久宝寺(20.3km)	
事業期間	【南区間(放出～久宝寺)】H8～H22年度 【北区間(新大阪～放出)】H18～H30年度			総事業費	約1200億円	
② 事業の主たる目的(ミッション)						
<p>大阪東部地区は、都心部に近接した密集市街地でありながら、鉄道網の現況は都心に対して放射軸のみであり、各路線を接続する南北方向の鉄道が未整備となっている。このため、大阪市外縁部における放射状路線間の移動や国土軸への結節点となる新大阪へのアクセスが都心部を経由した不便なルートとなっている。また、そのため都心部への流動集中をもたらしている。</p> <p>おおさか東線は、既存の城東貨物線を活用して、「放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応すること」、「都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応すること」を目的として整備される路線である。</p>						
i) 放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応。			<関連する政策目標> 鉄道サービスの高度化(乗継不便の解消)(運輸政策審議会答申第十号)			
ii) 都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応			<関連する政策目標> 混雑の緩和(車内混雑の緩和・ターミナル混雑の緩和)(運輸政策審議会答申第十号)			
③ 事業効率(費用対便益・採算性)						
■費用対便益[平成27年度価格] 計算期間:30年(50年)						
○事業全体の投資効率性						
費用	2006億円(2006億円)		貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
便益	2633億円(2942億円)		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			
費用便益比 B/C	1.31 (1.47)	純現在価値 NPV	628億円 (935億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.56% (5.92%)	
○残事業の投資効率性						
費用	「継続した場合」2006億円(2006億円)			「中止した場合」1735億円(1736億円)		
便益	「継続した場合」2633億円(2942億円)			「中止した場合」1908億円(2058億円)		
費用便益比 B/C	2.68 (3.27)	純現在価値 NPV	455億円 (613億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.83% (13.05%)	
感度分析結果 (残事業の投資効率性)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年	
	B/C 2.94 NPV 525億円 EIRR 13.94%		B/C 2.45 NPV 431億円 EIRR 11.78%		B/C 2.61 NPV 428億円 EIRR 12.09%	
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年	
	B/C 2.42 NPV 385億円 EIRR 11.67%		B/C 2.97 NPV 480億円 EIRR 14.08%		B/C 2.73 NPV 476億円 EIRR 13.58%	
「中止した場合」の状況:おおさか東線全線のうち、すでに開業している南区間(放出～久宝寺)は運行を継続し、北区間(新大阪～放出)の旅客化に関する事業を中止する。ただし、現行路線が貨物線として利用されているため、撤去は行わないものとする。						
■採算性 累積資金収支黒字転換年 全線開業後43年						
上記分析の基礎とした需要予測 新大阪～久宝寺の輸送人員(全線開業年度 87,564人/日、需要安定年度 107,084人/日)						

④ 事業による効果・影響		
評価項目	評価結果	
利用者への効果・影響	所要時間の短縮	・久宝寺～高井田において22分短縮、久宝寺～淡路において21分短縮
	乗換利便性の向上 混雑緩和	・おおさか東線に接続する路線間の乗換ルートのうち、122のルートで乗換利便性が向上 ・都心部に集中する交通が分散され、都心部の路線の混雑緩和、および京橋・天王寺などの都心部ターミナルでの混雑緩和
	需要の定着	・おおさか東線の利用者数は、需要の定着が進み、京阪神圏の需要が減少する中、着実に増加の傾向にある
社会全体への効果・影響	鉄道ネットワークの充実	・既設放射状路線を連絡して関西圏の広域鉄道ネットワークの一翼を担い、職・住・学・遊の広域流動に寄与する ・既設各線との接続により、鉄道ネットワーク全体の利便性や利用価値が増大し、国土交通軸へのアクセスや関西圏の都市間および地域間の利便性の向上により、住民や観光客等の広域連携が深まる（全区間の整備により充実する） ・大阪駅北地区や関西文化学術研究都市など大規模プロジェクトが路線の延長上に位置しており、広域的に、住民、従業者、および研究者等の交流が増大して社会や経済が活性化（全区間の整備により充実する）
	高速交通結節点へのアクセス性向上	・新大阪駅での結節により、新たに新大阪駅へ乗換抵抗なく移動可能となる駅付近の人口は大阪府域内で81万人
	地域の活性化	・東大阪市・八尾市・大阪市北東部および大阪市北部の沿線地域において、環状方向からのアクセスが可能となり、沿線施設への新たな利用客の増加により産業が活性化される ・吹田市域において「南吹田地域のまちづくり基本計画」が策定され、その後「南吹田駅まちづくり推進市民協議会」が発足し住民主導で新駅周辺のまちづくりの機運が高まっている
	鉄道空白地域の解消	・吹田市南部・大阪市北東部・東大阪市西部・大阪市東部における鉄道空白地域に、新たに西吹田駅・都島駅・JR長瀬駅が新設され、地域の利便性が向上する
	生活利便性の向上	・沿線地域に隣接して立地する八尾市民病院や久宝寺緑地などの施設、および大阪外環状線と接続する放射状路線の沿線地域に立地する東大阪市庁舎・東大阪市立総合病院・関西医大付属病院・東大阪アリーナなどの施設へ、新たに南北からのアクセスが可能となる ・連続立体交差事業により地域分断が解消される
	企業立地の促進	・路線の高架化により、新たに導入される高架下空間は68千㎡
	定住人口の増加	・駅周辺にはマンションなど多くの建物が新築・更新されており、駅周辺が活性化
	環境改善	・自動車から鉄道への転換によるNOx削減量は1.5トン／年 ・自動車から鉄道への転換によるCO2削減量は385トン／年
	安全性向上	・おおさか東線の整備により、大阪八尾線・中央環状線などを中心に交通量が減少し、事故件数が削減される。
	関連社会資本整備の促進	・都市計画道路事業、土地区画整理事業などおおさか東線の沿線では各種の社会資本整備※が計画されており、鉄道建設事業の実施によりおおさか東線に関連する社会資本の整備が促進される ※(道路)歌島豊里線・淀川北岸線・南吹田駅前線、(区画整理)淡路・竜華 など
⑤ 実施環境		
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 関連自治体等の合意</li> <li>・国および関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。</li> <li>■ 法手続の状況</li> <li>・鉄道事業免許(H8)取得済み、工事施工(都島～久宝寺H11、新大阪～都島H14)認可済み</li> </ul>	
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 上位計画との関連</li> <li>・運輸政策審議会答申第10号において目標年次(2005年)までに整備することが適当であると位置づけされた路線</li> <li>・近畿圏整備法において整備を推進するとされた路線</li> </ul>	
⑥ 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
沿線地域の常住人口は大きく変化していないものの、景気低迷などにより従業人口は大幅に減少している。そのため、今回の予測ではその傾向を踏まえ精査を行っている。		
⑦ 事業の進捗状況		
南区間(放出～久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪～放出)については、全工区において工事が本格化し、大規模な線路切替を実施するなど確実に工事が進捗している。平成26年度末時点の工事進捗率は約42%である。		
⑧ 費用縮減や代替案立案等の可能性の視点		
前回の事業再評価以降、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト縮減及び事業費検討委員会」においてコスト縮減の検討を進め、その成果を踏まえて工事を進めているところである。「早期開業」及び「事業費の縮減」はおおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。		

### ⑨ 対応方針

新大阪～久宝寺間の全線整備の、平成30年度末の完成に向けて、事業を継続する。

### ⑩ 対応方針理由

事業を巡る社会情勢等の変化、事業の投資効果及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業継続が妥当であると確認されたため。

### ⑪ 事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：

おおさか東線鉄道整備事業等は、審議の結果、必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。

委員会の意見：

平成20年3月に放出～久宝寺が部分開業して以降、放射状路線を相互に連絡しネットワークを形成した効果が現れ、利用者数は着実に増加している。また、新大阪～放出についても、平成30年度末の完成に向けて、順調に工事が進捗している。

おおさか東線は新大阪までの全線が整備されることにより、都心部の混雑緩和や都心ターミナルへの集中緩和がより一層図られるとともに、国土軸である新幹線と直結することで、住民の利便性向上に加えて沿線におけるまちづくりの起爆剤となるものである。このため、大阪外環状鉄道株式会社には、新大阪～久宝寺全線の平成30年度末の完成にむけた努力を要請するとともに、あわせて、平成30年春にむけたJR長瀬～新加美間の新駅整備やうめきたエリアへの乗り入れ実現などについて、沿線自治体および第二種鉄道事業者等の積極的な取り組みを期待する。

### ⑫ 概要図(位置図)



### ○ 備考

評価実施時期(平成27年8月～12月)

評価の過程で使用したデータ：

国勢調査(昭和60年～平成22年)、近畿圏パーソントリップ調査(平成12、22年)、各自治体人口統計表(平成22、26年)、日本の市区町村別将来推計人口(平成24年推計)、事業所・企業統計調査(昭和61年～平成18年)、経済センサス(平成21、24年)、公示地価(平成27年)、大阪府統計年鑑(昭和60年～平成25年)、都市交通年報(昭和40年～平成22年)

評価の過程で使用した文献：

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012

再評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

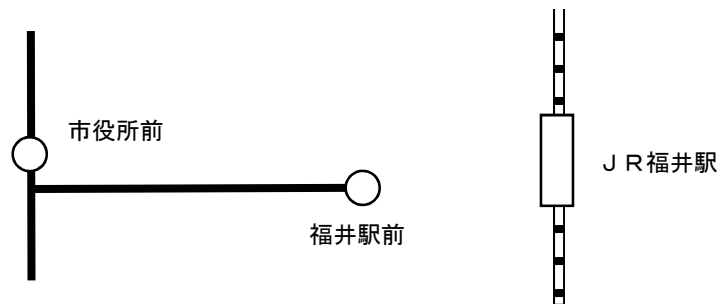
事業主体 [福井鉄道福武線活性化連携協議会]

○事業内容						
概要	事業名	福井鉄道福武線 交通結節機能向上事業		整備区間	福井鉄道福井駅前～福井駅間 0.15 km	
	供用 年度	新規事業 採択時	平成 28 年度 (建設期間：1 年間)	総事業費	新規事業 採択時	14.7 億円 (平成 26 年度価格)
		再評価時	平成 28 年度 (建設期間：1 年間)		再評価時	2.8 億円 (平成 26 年度価格)
					短絡線整備の減による総事業費減	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福井駅周辺は、県の玄関口であり福井市の中心市街地として、また、福井国体開催や北陸新幹線開業などを見据え、にぎわいと交流の核としての機能強化、自動車に過度に依存しない安全・安心なまちへの転換が課題となっている。</li> <li>その最重点プロジェクトとして福井駅周辺整備を進めているが、あわせて JR 福井駅から約 200m 離れている福井鉄道福井駅前電停を駅前広場内に移設することにより、福井駅を結節の核とし、中心市街地と各地域を有機的に結び、誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークを形成することを主な目的としている。</li> </ul>					
	<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福井駅における各公共交通機関の結節性を大きく向上させ、核拠点としての機能強化を図る。</li> <li>アオッサ、西口再開発ビル、駅前商店街・西武福井店間の回遊性を高め、中心市街地の活性化を図る。</li> </ul>			<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワークの形成（福井市都市交通戦略）</li> <li>総合交通ターミナルで、いろいろな公共交通に便利に乗り継げる（福井市都市交通戦略）</li> </ul>		
<p>＜事業の必要性等に関する視点＞</p>						
<p>○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p>						
<p>当初実施計画においては、福井駅前電停移設による交通ネットワークの強化と短絡線による運転時間短縮の効果を同時に発現させるため、一体的な整備計画としていたが、短絡線と近接する市役所前電停のホーム配置について新たに検討の必要性が生じたため、今回は福井駅前電停移設のみの整備を行う。</p>						
<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、採算性分析）</p>						
評価項目		評価結果				
		《効果・影響及び指標》			《事業目的・政策目標との関係》	
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>他交通機関との乗継ぎ移動距離の短縮 JR 福井駅までの距離：約 150m 短縮</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>他交通機関との乗継ぎ環境の改善により、交通結節性を向上させるという目的は十分達成される。</li> </ul>	
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の増加に伴う収入増 福井駅前電停の増加需要量：175 人/日</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>既存ストックの活用により、当該事業者の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	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 福井駅東西の開発地区や市街地からの福井鉄道アクセスが改善される。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークの形成に寄与する。</li> </ul>	
		地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が期待される。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>にぎわいや交流の核として機能し、中心市街地の活性化に寄与する。</li> </ul>	
		安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車から福井鉄道への転換が期待され、道路交通事故の減少が見込める。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>誰にとっても利用しやすい公共交通ネットワークの形成に寄与する。</li> </ul>	

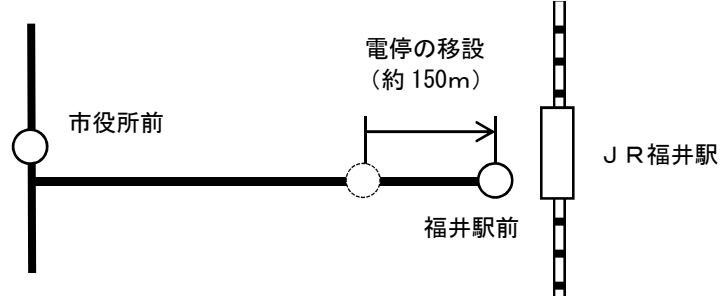
○費用便益分析								
[平成 26 年 度価格]  ※計算期間： 30 年 (50 年)	事業全体 (当初計画)	費用	14.2 億円 (14.2 億円)		建設費			
		便益	20.7 億円 (24.6 億円)		利用者便益、供給者便益、環境改善便益			
		指標	費用便益比 B/C	1.46 (1.74)	純現在価値 NPV	7.0 億円 (10.0 億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.5% (8.2%)
		感度 分析 結果	総需要 +10%			総費用 +10%		
			B/C=1.57 (1.87) NPV=8.0 億円 (12.0 億円) EIRR=8.3% (8.9%)			B/C=1.30 (1.55) NPV=5.0 億円 (8.0 億円) EIRR=6.4% (7.2%)		
			総需要 -10%			総費用 -10%		
			B/C=1.31 (1.54) NPV=4.0 億円 (8.0 億円) EIRR=6.5% (7.3%)			B/C=1.59 (1.89) NPV=8.0 億円 (11.0 億円) EIRR=8.5% (9.1%)		
		残事業 (変更計画)	費用	3.1 億円 (3.7 億円)		建設費、維持更新費		
			便益	8.3 億円 (10.0 億円)		利用者便益、供給者便益、環境改善便益		
			指標	費用便益比 B/C	2.66 (2.71)	純現在価値 NPV	5.2 (6.3)	経済的内部収益率 EIRR
感度 分析 結果	総需要 +10%			総費用 +10%				
	B/C=2.78 (2.83) NPV=5.6 億円 (6.8 億円) EIRR=18.4% (18.5%)			B/C=2.42 (2.46) NPV=4.9 億円 (5.9 億円) EIRR=15.9% (16.0%)				
	総需要 -10%			総費用 -10%				
	B/C=2.56 (2.60) NPV=4.9 億円 (5.9 億円) EIRR=17.0% (17.0%)			B/C=2.96 (3.01) NPV=5.5 億円 (6.7 億円) EIRR=19.8% (19.8%)				
福井駅前電停移設のみを行った場合の費用便益分析を残事業として再評価								
■採算性分析	上記分析の基礎とした需要予測 福井鉄道福井駅前電停の増加需要量 開業年度 63,711 人/年 (175 人/日) ※北陸新幹線開業後 85,246 人/年 (234 人/日)							
○事業の進捗の状況								
福井駅前電停移設は、平成 27 年 12 月末時点において全ての工事発注を完了している。 工事の進捗としては、軌道版工事、レール敷設工事は完了しており、電車線敷設等の工事は平成 28 年 2 月末までに完了予定である。								
<事業の進捗の見込みの視点>								
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係機関と十分な協議を行い事業を進捗している。</li> <li>電停移設に伴う用地は福井駅西口交通広場整備事業と併せて行われており、新たな用地取得がない。</li> </ul>							
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>福井駅前電停移設は、平成 28 年春の完成を予定する福井駅西口交通広場整備事業と一体的に整備を行う。</li> </ul>							
<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>								
福井駅前電停移設のみの整備とすることに伴い、福井駅前電停の信号保安システムについては、短絡線と連動するシステムから、福井駅前電停のみを制御するシステムに見直しを図る。								

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

福井駅前電停移設について事業を継続する。

○備考

※評価実施年度：平成 26 年度



# 完了後の事後評価結果一覧 (平成28年3月時点)

【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)
名古屋市高速度鉄道第6号線野並・徳重間整備事業 (H15～H22年度) 名古屋市交通局	5年以内	671	<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 671億円、工期 平成15年度～平成22年度 B/C 1.4 (B: 1,146億円、C: 804億円) (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 延伸区間の名古屋駅までの所要時間の短縮(約50分→約35分)と、乗換回数の軽減(1回→0回)により、多くの生活関連施設へ、より快適にアクセスできるようになり、沿線住民の生活利便性が向上した。</li> <li>・ 沿線地域は土地区画整理事業による宅地開発が進められており、今後も約7,000人の人口増加が期待される。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車利用から鉄道利用への交通手段の転換や野並駅を発着としていたバス系統の路線短縮等により、自動車の交通量の全体的な減少や道路混雑の緩和による自動車の速度向上に伴い、CO2、NOx、SPMの排出量が削減された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会(特に20～40歳代の外出率)や一人あたりトリップ数が減少し、総トリップ数が減少した。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送実績は当初の予測より少ないなど効果の発現が十分ではない点があるものの、事業の主たる目的は達成され一定の整備効果が得られていること、また、今後も利用者数の増加傾向が期待できることから、今後の事後評価の実施の必要性はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期的には通勤・通学人口をはじめとした人口減少社会の到来による需要の減少も想定されることから、現在の利用者の継続的な利用に加え、新たな利用者を確保できるよう適切に取り組んでいく。</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>・ 需要の確認を行い利用促進施策等に反映させることは、採算性の悪化が想定されるときに限定せず、常日頃行うべきことであり、その利用促進策を市民にPRすることが大事である。</li> </ul>	対応なし	<p style="text-align: center;">鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)</p>
成田高速鉄道アクセス線整備事業 (H14～H22年度) 成田高速鉄道アクセス株式会社	5年以内	1,044	<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 1,044億円、工期 平成14年度～平成22年度 B/C 1.9 (B: 2,803億円、C: 1,513億円) (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日暮里・空港第2ビル間の所要時間が51分から36分へと15分短縮され、成田空港アクセスを大幅に改善するとともに、千葉県北西部等の交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンの機能連携強化に大きく寄与している。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業により自動車の利用台数が減少し、平成25年時点でNOx排出量は20トン/年、CO2排出量は3,572トン/年削減される。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 成田空港の国際線旅客数はこの10年間で漸減している一方、LCC国内線が多く就航することで国内線旅客数が伸び、航空旅客数全体では横ばいである。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仮に成田空港の国際線旅客が30%減少したとしてもなお費用便益比は1.4と見込まれ、今後の事後評価の必要はないと思われる。ただし、本路線の需要は成田空港利用者に大きく依存しているため、今後も継続して需要の推移を見守ることが求められる。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、航空需要が大きく増加した場合には、事業採算性に配慮したうえで、整備効果をより大きく発揮させるための取組について検討することが望まれる。</li> </ul>	対応なし	<p style="text-align: center;">鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 五十嵐徹人)</p>

(幹線鉄道等活性化事業：輸送力増強事業)

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)
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(H19～H22年度) 北九州貨物鉄道施設保有(株)	5年以内	27億円	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>①全体事業費 27億円、工期 平成19年度～平成22年度</p> <p>②貨物増加輸送トンキロ</p> <p>計画時 124,915千トンキロ/年(H18年度)</p> <p>現在 123,115千トンキロ/年(H26年度)</p> <p>B/C 4.04 (B:99億円、C:25億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>本事業により、北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅において、コンテナ列車の長編成化(26両編成化)が可能となり、その結果、関東・九州間において26両編成の列車が44本から47本に増強され、うち15本の長編成列車が福岡貨物ターミナル駅まで乗り入れている(平成26年度)。これにより、平成26年度では、年間約16万トンの輸送量の増強を実現している。</p> <p>また、福岡貨物ターミナル駅まで直接、長編成のコンテナ列車の運行を行える体制となったことで、東京貨物ターミナル駅・福岡貨物ターミナル駅間が、18時間54分から18時間2分と52分の時間短縮を実現している(平成26年度)。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>CO2排出削減量:約2.3万トン/年</p> <p>NOX排出削減量:約27トン/年</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リーマンショック後の景気低迷、東日本大震災(平成23年3月11日～)による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化</li> <li>・円高下で進められた生産の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配取扱個数の増加</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>事業の効果が発現しており、再度の事業評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>特に改善措置の必要性はない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
福井鉄道福武線新駅整備事業 福井鉄道福武線活性化連携協議会	5年以内	0.75	<p>(事業を取り巻く社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井鉄道は、平成21年2月、国土交通大臣から「鉄道事業再構築実施計画」の事業認定を受け、安全確保に向けた設備更新や利用促進に向けた取組を強化しており、平成21年度以降は鉄道輸送人員が増加に転じている。</li> </ul> <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 0.75億円 工期 2年 輸送人員 69千人/年(開業5年目)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用客の駅へのアクセス距離(時間)が短縮し利便性が向上</li> <li>・福井鉄道福武線の利用者が増加</li> </ul> <p>B/C:2.50 (B:0.7億円、C:1.8億円)</p> <p>(事業実施による地球的環境、局地的環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業効果が発揮されているため、改善の必要性はない。</li> <li>・(今後の事業評価の必要性)</li> <li>・事業効果が発揮されているため、今後の評価の必要性はない。</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>・特になし</li> </ul>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

(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)
江古田駅総合改善事業 (H18～H22年度) 江古田駅整備(株)	5年以内	27	<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): 24.0億円 実績値 : 27.2億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年7ヵ月 実績値 : 2年7ヵ月</p> <p>輸送人員 想定値(新規採択時): 平成23年度 3.7万人/日 実績値: 平成26年度 3.3万人/日</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>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・踏切横断距離及び遮断時間の短縮による安全性向上</li> <li>・鉄道移動時間短縮</li> <li>・南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上</li> <li>・駅前広場整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・街のイメージアップ等の快適性の向上</li> <li>・練馬区により、本事業と並行して実施した生活幹線道路の拡幅などの密集市街地整備促進事業との相乗的な効果により、地域の防災性や駅へのアクセス向上にも大きく寄与</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.1 便益 39.8億円 費用 37.2億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上という目標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</p> <p>事業効果が十分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ないと考える。</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</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、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	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</p>
野方駅総合改善事業 (H19～H22年度) 野方駅整備(株)	5年以内	17	<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): 15.0億円 実績値 : 17.1億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 2年 実績値 : 2年</p> <p>輸送人員 想定値(開業時): 平成23年度 2.2万人/日 実績値: 平成26年度 2.3万人/日</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>・駅北口の 신설により、駅北側からのアクセス向上</li> <li>・南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上</li> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・駅前広場の整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・踏切混雑緩和による安全性向上</li> <li>・街のイメージアップ等の快適性の向上</li> </ul> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 4.3 便益 100.8億円 費用 23.3億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>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</p> <p>事業効果が十分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ないと考える。</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</p> <p>費用便益分析においては、エレベータの整備は、設置及び更新に係る費用や維持管理費が、負の要素としか働かないので、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	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</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)
西宮北口駅総合改善事業 (H19～H22) 北大阪急行電鉄株	5年以内	16	<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): 20億円 実績値: 15.8億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 4年 実績値: 4年</p> <p>乗降人員 想定値(新規採択時): 平成17年 7.2万人/日 実績値: 平成26年 9.6万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーム嵩上げによる乗換え利便性の向上。</li> <li>・エレベーター新設による駅利用者の利便性の向上。</li> <li>・自由通路新設により、地域間移動が容易となった。</li> </ul> <p>■社会全体への効果・影響</p> <p>今津南線の高架事業と一体的に実施されたことによる踏切渋滞の緩和、地域間移動や駅周辺建物へのアクセシビリティの向上、民間開発の誘発。</p> <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.7 便益 36.6億円 費用 21.4億円</p> <p>○改善措置の必要性</p> <p>駅の乗換利便性向上、地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の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</p> <p>当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても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ないと考える。</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</p> <p>駅周辺事業も含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。また、定量的判断指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。</p>	対応なし	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 (室長 金子修久)</p>

【整備新幹線整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
九州新幹線 博多・新八代間 (H13～H22) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	5年以内	8,794	<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: その2認可時) 8,134億円 (実績値) 8,794億円</p> <p>工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成23年3月</p> <p>輸送密度 (想定値: 新規認可時) 17,900人キロ/日・km (実績値) 15,400人キロ/日・km</p> <p>B/C 2.1 (B: 30,308億円、C: 14,334億円)、NPV 15,974億円、EIRR 8.8%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響</p> <p>博多・熊本間の1日平均利用者数(優等列車) 17,900人/日→25,500人/日</p> <p>博多・鹿児島中央間の下り運行本数 31本→36本</p> <p>博多・鹿児島中央間の所要時間 約55分短縮(2時間12分→1時間17分)</p> <p>博多駅から1時間半以内到達圏人口(九州地域) 704万人→828万人 等</p> <p>社会全体への効果影響</p> <p>沿線地域の交流人口が増加(熊本県・関西) 約1.3倍</p> <p>熊本県、鹿児島県で宿泊者数が増加 約1.1倍</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では1～2%少ない</p> <p>経済成長率の想定値と実績値の比較では12%小さい</p> <p>近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果がさらに充実するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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)</p> <p>環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	<p>鉄道局施設課 (課長 江口秀二)</p>

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)
東北新幹線 八戸・新青森間 (H9～H22) 鉄道建設・運輸施 設整備支援機構	5年以内	4,547	<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: その2認可時) 4,594億円 (実績値) 4,547億円            工期 (想定値: その2認可時) 平成22年度末 (実績値) 平成22年12月            輸送密度 (想定値: 新規認可時) 8,100人キロ/日・km (実績値) 9,000人キロ/日・km            B/C 1.1 (B: 7,911億円、C: 7,211億円)、NPV 700億円、EIRR 4.5%</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>利用者への効果影響            八戸・新青森間の1日平均利用者数(優等列車) 7,700人/日→9,500人/日            東京・新青森間の下り運行本数 15本→17本            東京・新青森間の所要時間 約60分短縮(3時間59分→2時間59分)            東京駅からの4時間以内到達圏人口(青森県) 50万人→111万人 等</p> <p>社会全体への効果影響            沿線地域の交流人口が増加(青森県・首都圏) 約1.1倍            青森県の沿線地域で入込み客が増加傾向</p> <p>(社会経済情勢の変化)            沿線地域の人口の想定値と実績値の比較では3%少ない            経済成長率の想定値と実績値の比較では18%小さい            近年は訪日外国人旅行者数は大幅に増加している</p> <p>(今後の事後評価の必要性)            今後の事後評価の実施については必要性が認められないが、今後も沿線地域に与えるストック効果が増加するに充満するための努力や取り組みを継続的に追跡していくべきである。</p> <p>(改善措置の必要性)            当初想定されていた整備効果は概ね得られている</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)            環境への意識や事業計画の透明性・公平性への関心の高まり等により、ガイドライン等が策定されているため、今後は新たな制度に十分留意し事業を進める必要がある。また、整備新幹線の最高速度についても、環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。需要推計の想定値と実績値の間に乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や他交通機関の設定、訪日外国人の考慮等について、柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道局施設課 (課長 江口秀二)

事後評価 総括表

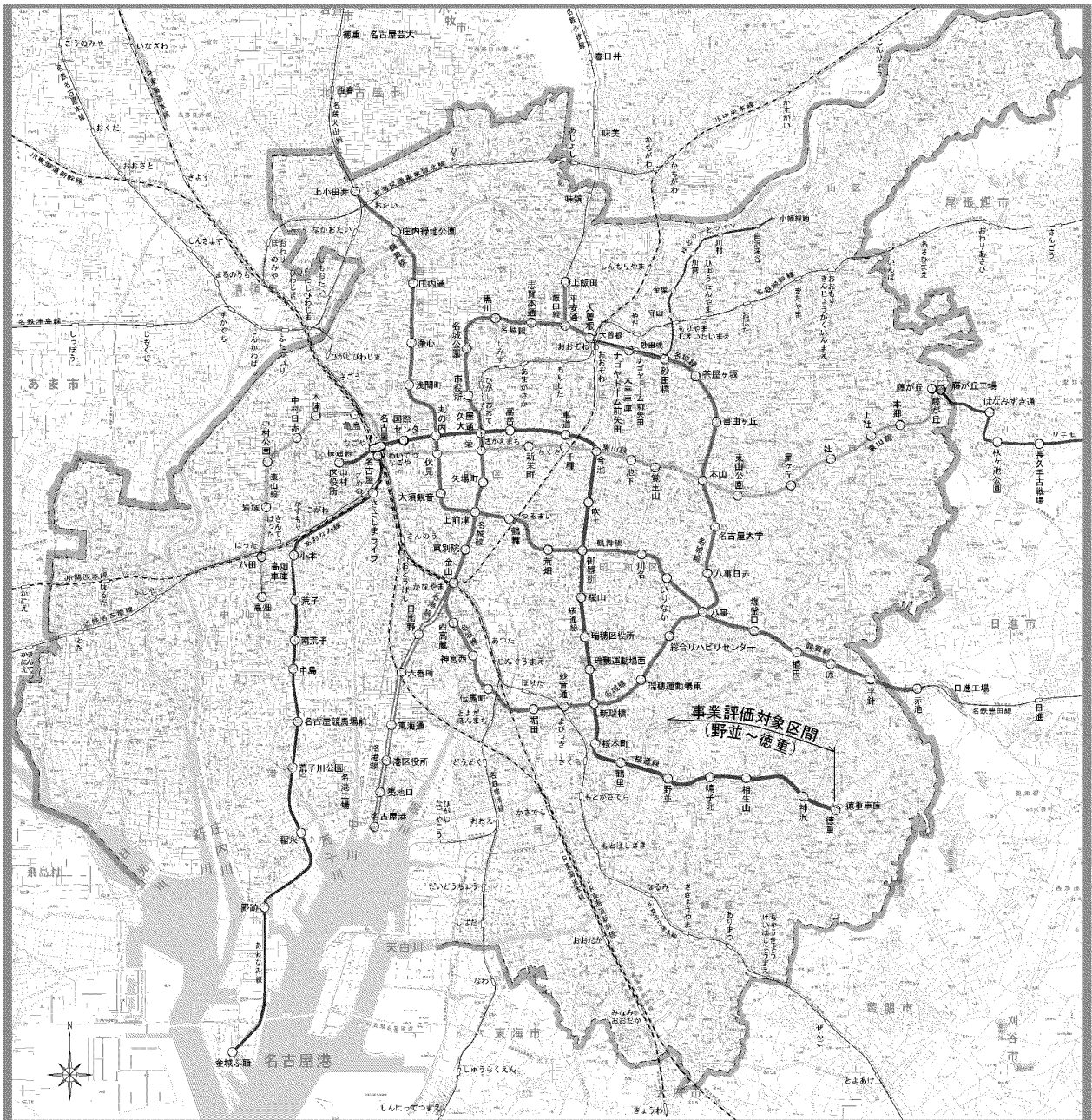
【地下高速鉄道整備事業】

事業者名[名古屋市交通局]

○事業概要			
事業名	名古屋市高速度鉄道第6号線 野並・徳重間整備事業	整備区間	野並駅～徳重駅(4.2km)
事業期間	平成15年9月(事業許可)～ 平成23年3月(開業)	総事業費	671億円
○事業の目的(ミッション)			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 名古屋市東南部では、土地区画整理事業の進展に伴う新たな住宅地の形成により人口の伸びが著しく、公共交通機関の利便性の向上や交通ネットワークの拡充が求められていた。		
	≪事業目的≫ ・名古屋市東南部の鉄道不便地域居住者等の利便性の向上 ・都心部への速達性の向上 ・名古屋市高速度鉄道第3号線及び第4号線等の既設路線との鉄道ネットワーク拡大による速達性の向上 ・沿線地域の活性化 ・周辺道路混雑の緩和	≪関連する政策目標≫ 『運輸政策審議会答申第12号』 A路線(目標年次(平成20年)までに整備することが適当である路線)に位置づけ 『名古屋新世紀計画2010』 整備が位置づけ	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
・少子化、高齢化がすすむことによる生産年齢人口(15～64歳人口)の伸び悩み ・少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会(特に20～40歳代の外出率)や一人あたりトリップ数が減少し、総トリップ数が減少 ・鉄道利用は市のほぼ全域で増加しており沿線地域でも増加率は大きい、一方で、バス・自動車利用は市内では減少している地域が多いなか沿線地域は増加している			
○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
事業費	1,168億円	671億円	施設規模の見直し、設計仕様の見直し、新技術の導入など
工期	約11年	約7年半	早期工事着手、早期開業
輸送人員	8.7万人/日(開業時) 9.2万人/日(開業4年目)	3.2万人/日(開業時) 3.9万人/日(開業4年目)	沿線人口、鉄道分担率の伸び悩みなど
○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	所要時間の短縮		徳重～名古屋 約50分→約35分
	費用の低減		徳重～名古屋 510円→330円
	乗換回数の減少		徳重～名古屋 1回→0回
■社会全体への効果・影響	住民生活	生活利便性の向上	所要時間の短縮と乗換回数の軽減により、多くの生活関連施設へより快適にアクセスできるようになり、沿線住民の生活利便性が向上 徳重～名古屋 約50分→約35分 乗換1回→0回
		鉄道空白地域の解消	これまで鉄道が敷設されていなかった地域住民の交通利便性が向上 鉄道駅から1km圏のカバー人口の増加 約7万人
	地域経済	地価上昇	沿線における地価上昇 開業を目前とした年には全国上昇率上位5地点を緑区の地点が占めるなど、沿線の地価が上昇
		地域の活性化	沿線地域の交通利便性の向上に合わせた公共施設や商業施設の立地 徳重地区への複合公共施設や商業施設の立地

評価項目		評価結果						
■社会全体への効果・影響	地域社会	定住人口の増加	沿線では土地区画整理事業が進行			沿線地域は土地区画整理事業による宅地開発が進められており、今後も約7,000人の人口増加が期待される。		
		まちづくりの活性化	住宅、商業施設の集積による沿線地域の活性化			沿線地域の人口密度の増加 72.6人/ha→75.0人/ha		
	環境	地球的環境の改善	利便性の向上に伴い、自動車から鉄道への転換により、地球温暖化への負荷を軽減			自動車を起因とするCO <sub>2</sub> 排出量が年間1,000トン削減		
		局所的環境の改善	利便性の向上に伴い、自動車から鉄道への転換により、地域の環境が改善			自動車を起因とするNO <sub>x</sub> 排出量が年間8.3トン削減		
■費用便益分析〔平成27年度価格〕 計算期間：30年（50年）		費用	804億円（814億円）		貨幣換算した主要な費用：建設費、用地費、車両費等			
		便益	1,146億円（1,385億円）		貨幣換算した主要な便益：総所要時間短縮便益、交通費用減少便益、旅客快適性改善便益、環境等改善便益			
		指標	費用便益比 B/C	1.42 (1.70)	純現在価値 NPV	342億円 (571億円)	経済的内部 収益率 EIRR	6.7% (7.4%)
■採算性分析		損益収支	単年度収支均衡	平成20年度	累積欠損金解消	平成51年度		
		資金収支	単年度収支均衡	平成33年度	累積資金不足解消	平成39年度		
		(名古屋市営地下鉄全体での算定)						
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27年度（事後評価時点）以降を予測。 野並駅～徳重駅間の輸送人員 開業後15年目 4.1万人/日（平成37年度）								
○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や野並駅を発着としていたバス系統の路線短縮等により、自動車の交通量の全体的な減少や道路混雑の緩和による自動車の速度向上に伴い、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPMの排出量が削減された。								
○改善措置の必要性								
利用者数については開業以来、現在までのところ順調に増加傾向を示しており、今後とも沿線区域の人口増加に伴う増加傾向が期待できる。しかし、長期的には通勤・通学人口をはじめとした人口減少社会の到来による需要の減少も想定されることから、現在の利用者の継続的な利用に加え、新たな利用者を確保できるよう、市営交通事業経営計画（2015-2018）に基づき、職員が一丸となってさまざまな課題に適切に取り組んでいく。								
○今後の事後評価の必要性								
輸送実績は当初の予測より少ないなど効果の発現が十分ではない点があるものの、事業の主たる目的は達成され一定の整備効果が得られていること、また、今後も利用者数の増加傾向が期待できることから、今後の事後評価の実施の必要性はない。なお、長期的には人口減少社会の到来による需要の減少も想定されることから、必要に応じて需要の確認を行い、今後の利用促進施策等に反映していく。								
○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								
本事後評価においては、名古屋市公共事業監視委員懇談会から、以下の提言をいただいた。  ・事業を取り巻く社会経済情勢の変化については、事実のみでなくその要因も記載し、わかりやすく示す必要がある。 ・需要の確認を行い利用促進施策等に反映させることは、採算性の悪化が想定されるときに限定せず、常日頃行うべきことであり、その利用促進策を市民にPRすることが大事である。 ・改善措置の必要性の内容を具体的に記載する必要がある。今後鉄道がより利用され、地域が発展するために、交通局だけでなく市民も含め市全体で考えなければいけない。								

○概要図(位置図)



○備考

・評価の実施時期

平成27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改訂版)、国勢調査(平成22年)、第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)、日本の地域別将来推計人口(平成25年3月)、都市交通年報(平成24年度版)、経済センサス(平成21年、24年)等

・評価の体制(有識者の委員会等)

名古屋市公共事業監視委員懇談会



事後評価総括表

【成田高速鉄道アクセス線整備事業】

事業者名 [成田高速鉄道アクセス株式会社]

事業概要			
事業名	成田高速鉄道アクセス線整備事業	整備区間	印旛日本医大～土屋 10.7km
事業期間	平成14年7月（事業許可取得） ～ 平成22年7月（開業）	総事業費	1,044億円
事業の目的			
首都圏の世界への玄関口となる成田空港の機能の充実を図るため、東京都心と成田空港とのアクセスを改善することにより空港利用者の利便を確保するとともに、千葉県北西部等の交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンの機能連携強化に寄与する。			
事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
成田空港の国際線旅客数はこの10年間で漸減している一方、LCC国内線が多く就航することで国内線旅客数が伸び、航空旅客数全体では横ばいである。沿線人口はおおむね想定通りに推移している。			
費用対効果分析の算定基盤となった要因の変化			
要因	想定値 (事業許可時)	実績値	変化の要因
事業費	1,261億円	1,044億円	北千葉道路との一体整備、地価下落、電気設備の見直し、工程管理の適正化、借入金の借入開始時期の精査など
工期	5年	4年2か月	用地取得の事前準備、6者連絡協議会での課題共有など
輸送	37.4千人/日 (開業時)	13.1千人/日 (開業時)	航空旅客数と空港従業員の減少、鉄道サービス水準の見直しなど
人員	41.3千人/日 (開業5年目)	18.6千人/日 (開業4年目)	
事業効果の発現状況			
・費用便益分析 平成27年価格、計測期間：開業後30年間（50年間）			
費用	1,513億円（1,532億円）	貨幣換算した主な費用： 用地費、建設費、車両費、維持管理費	
便益	2,803億円（3,443億円）	貨幣換算した主な便益： 利用者便益、供給者便益、環境改善便益、残存価値	
各指標	費用便益比 1.85 (2.25) 純現在価値 1,290億円（1,911億円） 経済的内部収益率 8.6% (9.1%)		
・上記分析の基礎とした需要予測			
開業後の実績および成田空港の将来航空旅客需要をもとに予測した。 平成42年（開業20年目）輸送人員： 27.1千人/日			
・採算性			
第3種鉄道事業者は、第2種鉄道事業者から得る線路使用料を主な収入源としており、将来の収入の不定性が高く、採算性を評価することが難しいため評価しない。			

**事業実施による地球的環境、局地的環境の変化**

本事業により自動車の利用台数が減少し、平成 25 年時点で NO<sub>x</sub> 排出量は 20 トン／年、CO<sub>2</sub> 排出量は 3,572 トン／年削減される。

**今後の事後評価の必要性**

開業後 30 年間の費用便益比は 1.85 と見込まれ、社会経済的に意義のある事業である。仮に成田空港の国際線旅客が 30%減少したとしてもなお費用便益比は 1.35 と見込まれ、今後の事後評価の必要はないと思われる。ただし、本路線の需要は成田空港利用者に大きく依存しているため、今後も継続して需要の推移を見守ることが求められる。

**改善措置の必要性**

成田空港の航空旅客数の伸びにより、将来的には本路線の需要増加が期待される。今後、航空需要が大きく増加した場合には、事業採算性に配慮したうえで、整備効果をより大きく発揮させるための取組について検討することが望まれる。上述の通り、本路線の需要は成田空港利用者に大きく依存しているため、今後も継続して需要の推移を見守ることが求められるが、事後評価実施主体においては、第 2 種鉄道事業者、成田国際空港株式会社および関係者等と連携を図り、相互に協力しながら、本路線を利用しやすくするよう努力することが求められる。

**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**

成田国際空港アクセス交通等実態調査のように、信頼性のある経年比較可能な統計を蓄積することにより、精度の高い需要予測が可能になる。また上下分離事業の場合、事業評価には今回のように第 2 種鉄道事業者が積極的に加わり、輸送実績データの提供をはじめとして連携を図ることが望まれる。

**概要図（位置図）**



○事業概要 注1			
事業名	鹿児島線（北九州・福岡間）鉄道貨物輸送力増強事業	整備区間	鹿児島線北九州貨物ターミナル駅・福岡貨物ターミナル駅間 67.6km
事業期間	平成19年5月18日（補助金交付決定）～平成23年3月12日（開業）	総事業費	約27億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》            当該事業の開始前に輸送需要が特に大きい東京～九州間においてコンテナ列車の長編成化（26両編成化）による輸送力増強事業を進め、山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成した平成18年度には九州島内の北九州貨物ターミナル駅まで長編成コンテナ列車の運行が可能となっていた。            一方、九州島内の物流拠点は古くから福岡・博多周辺であり、更には福岡貨物ターミナル駅は東アジアから博多港を経由して鉄道により日本各地を結ぶ物流ルートの結節点として北九州貨物ターミナル駅と共に注目されていた。            以上のことから輸送力増強区間を北九州貨物ターミナル駅から福岡貨物ターミナル駅まで延長することにより、増加傾向にある九州発着の輸送需要に新たに対応し、更なるモーダルシフトの推進を図ることとした。</p>		
	<p>《事業目的》            東京貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅間における長編成コンテナ列車の運行を実現させる。</p>	<p>《関連する政策目標》            鉄道による貨物輸送トンキロ2012年度187億トンキロ→2020年度221億トンキロ（交通政策基本計画）</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・リーマンショック後の景気低迷、東日本大震災による生産活動の停滞、その後の回復</li> <li>・トラックドライバー不足の顕在化</li> <li>・円高下で進められた生産の海外シフトによる国内産業構造の変化</li> <li>・インターネット通販の市場拡大と宅配便取扱個数の増加</li> </ul>			
○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
総事業費	約25億円	約27億円	工事内容を変更したことにより事業費が増加した。
輸送量 （コンテナ、 全国）	185億トンキロ	194億トンキロ	景気回復や、トラックドライバー不足等を受けたモーダルシフトの追い風を受け、施した営業施策の効果もあり、全体として輸送量が増加した。
運輸収入 （コンテナ、 全国）	1,029億円	1,047億円	輸送量の増に伴い運輸収入も増加した。

○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		貨物増加輸送トンキロ（実績分）【福岡貨物ターミナル⇄本州】 計画時（新規採択時） 124,915千トンキロ/年（H18年度） 現在（平成26年度） 123,115千トンキロ/年（H26年度） 輸送力の増強：約22万トン/年 輸送量（輸送力×積載率）：約16万トン/年 CO <sub>2</sub> 排出削減量：約2.3万トン/年 （新規事業採択時：約3.2万トン/年） NO <sub>x</sub> 排出削減量：約27トン/年 （新規事業採択時：約27トン/年）					
■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 計算期間：30年 (50年)	費用	25億円(31億円)					
	便益	99億円(120億円)					
	指標	費用便益比 B/C	4.04 (3.84)	純現在価値 NPV	75億円 (88億円)	経済的内部 収益率EIRR	20.33 (19.68)
	新規事業採択時評価からの数値の変化 主なもの						
	基礎要因	新規事業採択時評価	事後評価		変化とその要因		
	総事業費	約25億円	約27億円		前出		
	CO <sub>2</sub> 排出量削減による地球環境改善便益	約20百万円/年	約67百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける原単位の見直し及び列車体系の変更による		
	NO <sub>x</sub> の排出量削減による局所的環境改善便益	約17百万円/年	約16百万円/年		列車体系の変更による		
	交通事故損失額	約13百万円/年	約16百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける交通事故損失額の算定式における各係数の見直し及び列車体系の変更による		
	走行時間短縮便益	約△170百万円/年	約△102百万円/年		鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルにおける「時間評価値」の見直し及び列車体系の変更による		
走行経費減少便益	約383百万円/年	約401百万円		平成26年度実勢運賃への見直し及び列車体系の変更による			
積載率	80%（想定）	約70%（実績）		積載率を実績値に置き換えたことによる			
■採算性分析	単年度営業収支黒字転換年：5年 累積資金収支黒字転換年：30年						

○概要図（位置図）



○備考

参考文献:①鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版一般財団法人運輸政策研究機構発行  
②主要荷主の運賃・倉庫料金の実態35回改訂版平成27年2月調査カーゴニュース発行

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 [福井鉄道福武線活性化連携協議会]

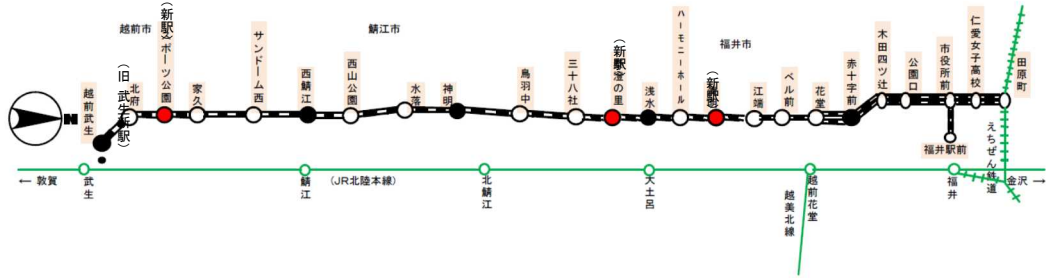
○事業概要							
事業名	福井鉄道福武線新駅整備事業			整備区間	武生新駅（現 越前武生駅）～田原町駅		
事業期間	平成22年度供用開始（2ヶ年）			総事業費	0.75億円		
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 福井鉄道福武線は、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、地域・事業者が一体となって再建を進めている。				≪関連する政策目標≫ ・「鉄道事業再構築実施計画（H20～29年度）」 ① 間利用者数200万人台の達成 ② 鉄道事業運営の安定化		
	≪事業目的≫ 安全性・利便性の向上、営業強化を通じた経営改善の一環として、沿線の宅地化や商業施設の郊外化が進んでいる現況を鑑み、住民ニーズ等を踏まえた新駅を3箇所設置して、新たな需要を開拓し、当該路線の利用促進、活性化を図る。						
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
福井鉄道は、平成21年2月、国土交通大臣から「鉄道事業再構築実施計画」の事業認定を受け、安全確保に向けた設備更新や利用促進に向けた取り組みを強化しており、平成21年度以降は鉄道輸送人員が増加に転じている。							
○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	0.75億円		0.75億円		—		
工期	2年		2年		—		
輸送人員	104千人/年（開業5年目）		69千人/年（開業5年目）		利用実績による		
○事業の効果の発現状況							
評価項目				評価結果			
■利用者への効果・影響				・利用客の駅へのアクセス距離（時間）が短縮し利便性が向上 ・福井鉄道福武線の利用者が増加			
■社会全体への効果影響	住民生活						
	地域経済						
	地域社会						
■費用便益分析 [平成27年度価格] 計算期間：30年（50年）				貨幣換算した主なもの： 駅建設費 貨幣換算した主なもの： 利用者便益（駅アクセス時間短縮）、供給者便益			
費用	0.7億円 (0.9億円)						
便益	1.8億円 (2.2億円)						
指標	費用便益比 B/C	2.50 (2.42)	純現在価値 NPV	1.06億円 (1.29億円)	経済的内部収益率 EIRR	13.20% (13.29%)	
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27年度（事後評価時点）以降を予測							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
・特になし							
○改善措置の必要性							
・事業効果が発揮されているため、改善の必要性はない。							
○今後の事後評価の必要性							

・事業効果が発揮されているため、今後の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

・特になし

○概要図（位置図）



- ・スポーツ公園駅（H22.3.25 開業）
- ・泰澄の里駅（H23.3.20 開業）
- ・清明駅（H23.3.20 開業）

○備考

※評価実施時期：平成 28 年 1 月

事後評価総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [江古田駅整備株式会社]

○事業概要							
事業名	江古田駅総合改善事業			整備区間	西武鉄道池袋線 江古田駅		
事業期間	平成 18～平成 22 年度			総事業費	27.2 億円		
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 江古田駅は、周辺道路が狭隘で、駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が 40 分を超えている。広場も整備されておらず、駅構内はバリアフリー化されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められていた。						
	≪事業目的≫ 本事業は、駅前広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等鉄道駅の改善を実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、災害に強いまちづくり等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図ることを目的とする。				≪関連する政策目標≫ 練馬区都市計画マスタープラン 全体構想（平成 13 年策定） 2. d. (1) 誰もが使いやすい駅施設や駅周辺の公共施設		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
平成 20 年 6 月に東京メトロ副都心線が開業し、池袋線から利用者が転移している。また、平成 23 年 3 月の東日本大震災による計画停電の影響もあり、乗降人員が減少した。江古田駅周辺部の人口動向は、増加の傾向が見られる。							
○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	24.0 億円	27.2 億円			計画の変更、事業費精査のため		
工期	2 年 7 ヶ月	2 年 7 ヶ月			変化なし		
輸送人員	36,628 人/日（開業時） 36,628 人/日（開業 5 年目）	32,808 人/日（開業時）平成 22 年度 33,045 人/日（開業 5 年目）平成 26 年度			副都心線開業による利用者の転移のため		
○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		・ 駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減 ・ 踏切横断距離及び遮断時間の短縮による安全性向上 ・ 鉄道移動時間短縮					
■社会全体への効果影響	住民生活	・ 南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上 ・ 駅前広場整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保					
	地域経済	・ 街のイメージアップ等の快適性の向上					
	地域社会	・ 練馬区により、本事業と並行して実施した生活幹線道路の拡幅などの密集市街地整備促進事業との相乗的な効果により、地域の防災性や駅へのアクセス向上にも大きく寄与					
	環境						
■費用便益分析 [平成 27 年度価格] 計算期間： 30 年（50 年）	費用	37.24 億円 (37.24 億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
	便益	39.77 億円 (52.18 億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間・移動抵抗低減便益、踏切遮断時間短縮便益、鉄道移動時間短縮便益 等			
	指標	費用便益比 B/C	1.07 (1.40)	純現在価値 NPV	2.53 億円 (14.93 億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.41% (5.86%)



上記分析の基礎とした需要予測

平成 26 年度実績に基づき、平成 27 年度（事後評価時点）以降推移すると予測

**○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化**

事業実施による地球的環境、局所的環境の変化に目立ったものは見られない。

**○改善措置の必要性**

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

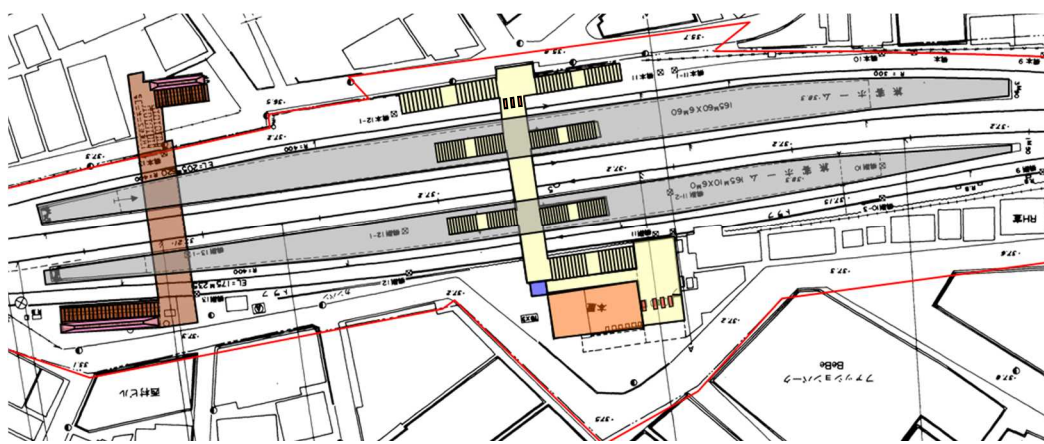
**○今後の事後評価の必要性**

費用便益分析の結果から、事業効果が十分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。

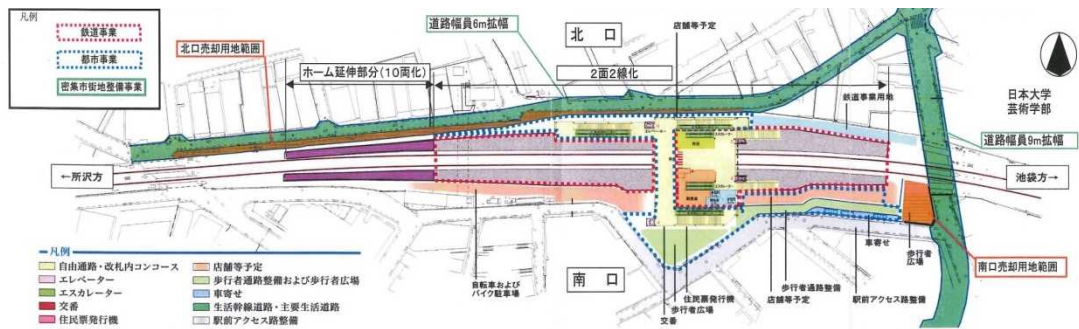
**○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性**

費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、負の要素としてしか働かないので、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**

※評価実施時期：平成 27 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 改訂版」「大都市交通センサス H22」「毎月勤労統計調査地方調査 H26」「練馬区 住民基本台帳による人口統計」「練馬区 みどりの風吹くまちビジョン H27」「西武鉄道輸送統計」「踏切実態調査 H26」

表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [野方駅整備株式会社]

○事業概要							
事業名	野方駅総合改善事業		整備区間	西武鉄道新宿線 野方駅			
事業期間	平成 19～平成 22 年度		総事業費	17.1 億円			
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 野方駅は、片側改札（南側）となっているため、駅北側の住民は、駅を利用するために駅直近の「開かずの踏切」を渡る必要がある。また、駅は、バリアフリー化されておらず、駅周辺部においても、道路が狭隘で、駅前広場も整備されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められている。 ※開かずの踏切：ピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の踏切						
	≪事業目的≫ 本事業は、駅前広場整備や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等を実施することにより、バリアフリー化、円滑な歩行者動線の確保、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図るものである。			≪関連する政策目標≫ 中野区都市計画マスタープラン（平成 12 年策定） (1) 鉄道交通の利便性の向上と快適な駅周辺の空間づくり ① 駅舎の充実			
	○事業を取り巻く社会経済情勢の変化 平成 23 年 3 月の東日本大震災による計画停電の影響で乗降人員の減少もあったが、野方駅周辺部における人口動向は増加の傾向が見られる。						
○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	15.0 億円		17.1 億円			計画の変更、事業費精査のため	
工期	2 年		2 年			変化なし	
輸送人員	21,885 人/日（開業時） 21,885 人/日（開業 5 年目）		21,900 人/日（開業時）平成 22 年度 22,929 人/日（開業 5 年目）平成 26 年度			変化なし	
○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口の新設により、駅北側からのアクセス向上</li> <li>・ 南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上</li> <li>・ 駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・ 駅前広場の整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・ 踏切混雑緩和による安全性向上</li> <li>・ 街のイメージアップ等の快適性の向上</li> </ul>					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口の新設により、駅北側からのアクセス向上</li> <li>・ 南北自由通路整備により、近隣住民の南北往來の利便性向上</li> <li>・ 駅内外のバリアフリー化、エスカレーター等の整備による移動抵抗低減</li> <li>・ 駅前広場の整備により、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・ 踏切混雑緩和による安全性向上</li> <li>・ 街のイメージアップ等の快適性の向上</li> </ul>					
	地域経済						
	地域社会						
	環境安全						
■費用便益分析 [平成 27 年度価格] 計算期間： 30 年（50 年）	費用	23.31 億円 (23.31 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費				
	便益	100.78 億円 (122.98 億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間・移動抵抗低減便益、踏切通行解消による移動時間短縮便益、非市場財的便益				
	指標	費用便益比 B/C 4.32 (5.28)	純現在価値 NPV 77.47 億円 (99.67 億円)	経済的内部收益率 EIRR 26.80% (26.82%)			
上記分析の基礎とした需要予測 平成 26 年度実績に基づき、平成 27 年度（事後評価時点）以降推移すると予測							

**○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化**

事業実施による地球的環境、局所的環境の変化に目立ったものは見られない。

**○改善措置の必要性**

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

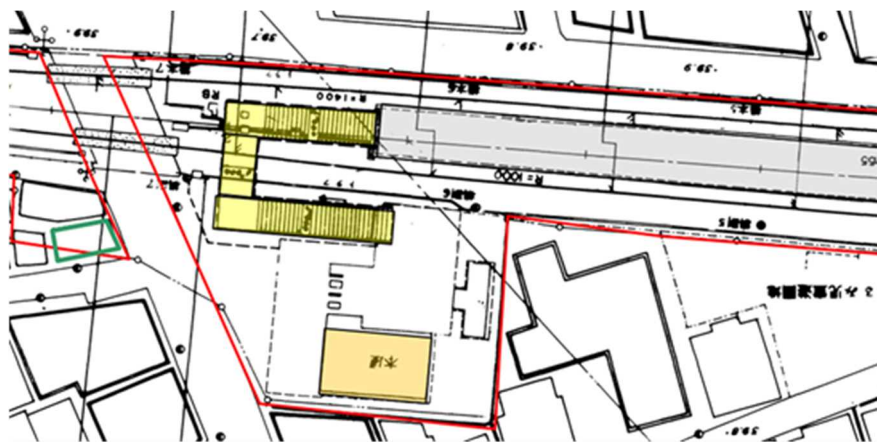
**○今後の事後評価の必要性**

費用便益分析の結果から、事業効果が十分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。

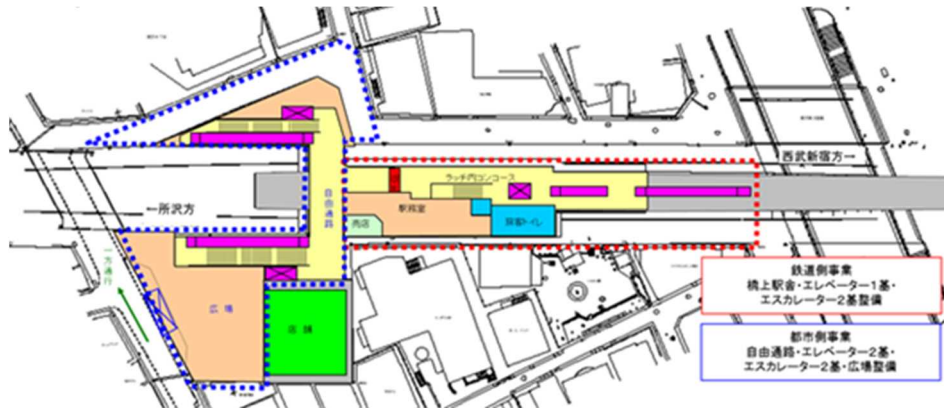
**○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性**

費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、負の要素としてしか働かないので、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**

※評価実施時期：平成 27 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 改訂版」「大都市交通センサス H22」「毎月勤労統計調査地方調査 H26」「西武鉄道輸送統計」「踏切実態調査 H26」

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。

## 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [北大阪急行電鉄株]

○事業概要			
事業名	西宮北口駅総合改善事業		
事業期間	2007（平成19）年12月 ～2011（平成23）年3月	総事業費	15.8億円
○事業の目的（ミッション）			
目 的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>西宮北口駅の今津南線（1階）と神戸本線（1階）との乗換はコンコース（2階）を経由するため、十分なバリアフリー化がなされておらず、また、駅周辺では今津南線による駅周辺の地域分断が見られ、早急な改善が求められていた。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <p>駅周辺の整備と今津南線の高架化と一体的に、駅の改善を実施し、乗換利便性の向上、駅周辺の地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図ることを目的とする。</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <p>国土交通省 政策評価基本計画</p> <p>・政策目標：Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p>・施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>2008年9月のリーマンショックから2010年の日本総人口のピークを越え、2011年の東日本大震災などの大きな社会経済情勢の変化があったものの、2008年11月の大規模商業施設の完成、2009年3月のなんば線開業、同年4月の大学キャンパスの開校など、事業完了までに駅周辺等の開発がなされたことによって西宮北口駅の乗降客数は増加し、西宮市においても梅田、三宮の中間に位置する公共交通の要所として定着している。</p> <p>また、時間評価値が労働環境の変化によって、新規事業採択時には39.0円/分（2005年兵庫県）だったのに対し、事後評価では、35.5円/分（2014年兵庫県）に減少している。</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	20億円	15.8億円	工事計画などの見直しによるコスト縮減や落札差金の発生によるため
工期	4年 (2007～2010年度)	4年 (2007～2010年度)	変化なし
乗降人員	72,492人/日 (2005年)	96,394人/日 (2014年)	駅周辺の整備及び民間開発によるため (費用便益分析の算出は、大規模商業施設の利用者を除く79,796人を採用)

○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>・今津南線のかさ上げによって、2階コンコース階と同一レベルになり、神戸本線及び今津北線との乗り換え利用が円滑になるだけでなく、段差解消も可能となり、乗換利便性の向上が図られた。</li> <li>・今津南線のかさ上げによって、新しく東改札口及び南東改札口を新設し、また、東改札口にはエレベーターを2基新設することで、主に駅南東地区の利用者の利便性が向上されたことで駅利用者の利便性が向上した。</li> <li>・かさ上げた今津南線の地上レベルに東西自由通路を新設することで、駅南東地区と南西地区との移動が短縮され利便性が向上し、地域間の移動が容易となった。一方、2階の自由通路は分断されることになったものの、本事業とは別に西側連絡デッキが整備され、駅だけでなく駅周辺地区間を結ぶ交通の円滑化が図られた。</li> </ul>					
■社会全体への効果影響		住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西宮北口駅周辺は「広域拠点となる都市核の一つ」として西宮市で位置付けられ、駅周辺の開発がすすめられた。そのような中、本事業は利便性の高い駅づくりと都市交通の円滑化を目的に兵庫県は今津南線の高架化事業と一体的に実施された。</li> <li>・本事業と駅周辺の施設整備に伴い、踏切渋滞の緩和、周辺道路の整備、連絡デッキ、駐輪場の整備も同時に行われたことで、地域間移動や駅、周辺建物へのアクセス性が向上され、マンションや大学などの民間開発も誘発されたこともあり、駅周辺においては、西宮市推計人口の2005年と2014年比で約1.1倍に増加している。また、西宮北口駅の乗降客数においても、2005年と2014年比で約1.4倍に増加している。</li> <li>・上記から本事業は、西宮市が進める都市核の一つとしての魅力的なまちなみの形成に寄与できたものと確認される。</li> </ul>				
		地域経済					
		地域社会					
		環 境					
		安 全					
■費用便益分析 [2015年度価格] ・計算期間： 30年(50年)		費 用	21.4億円 (21.7億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費		
		便 益	36.6億円 (44.7億円)		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	1.7 (2.1)	純現在 価値 NPV ：億円	15.2 (23.0)	経済的 内部 収益率 EIRR
<p>上記分析の基礎とした需要予測  事業完了後の実績に基づき、2015（平成27）年度以降を予測  西宮北口駅の乗降人員 96,394人／日（2014年（平成26）年実績値）</p>							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
<p>駅総合改善事業の実施に伴い、西宮北口南踏切道の通過列車が大幅に減少したため、踏切遮断時に発生する踏切警報機の音の緩和が図られた。</p>							
○改善措置の必要性							
<p>駅の乗換利便性向上、地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の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>							



### ○今後の事後評価の必要性

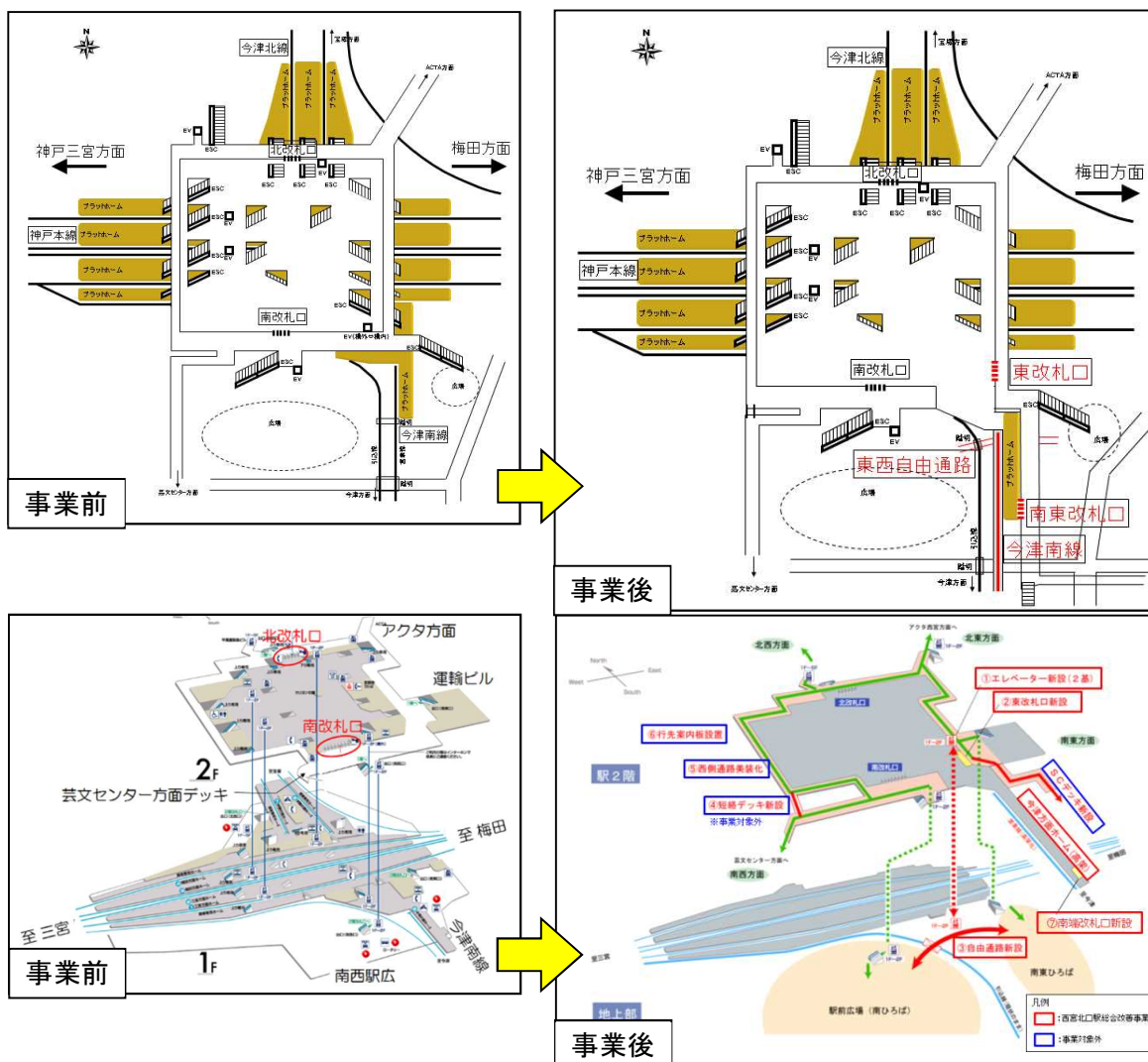
当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。

### ○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

本事業は駅周辺事業と一体的に完成したことで、駅周辺の人口が増加し、行政が進めるまちづくりへの貢献も定量的に確認することができた。今後、同種事業の計画においては、当該事業の目的を達成することだけでなく駅周辺事業を含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。

また、同種事業の評価のうち、定量的に判断する指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。

### ○概要図



### ○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）」

データ出典：阪急電鉄(株)資料

評価実施時期：2015年度

【新幹線鉄道整備事業】（事後評価）

事業主体 [鉄道・運輸機構]

○事業概要			
事業名	九州新幹線 博多・新八代間	整備区間	博多・新八代間
事業期間	平成 10 年 3 月 12 日（工事実施計画認可） ～平成 23 年 3 月 12 日（開業）	総事業費	8,794 億円（最終額）
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 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 8 年 12 月 25 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党合意に基づき、平成 10 年 1 月 20 日の政府・与党整備新幹線検討委員会において船小屋・新八代間のスーパー特急方式による着工が決定され、平成 10 年 3 月に着工された。その後、平成 12 年 12 月には政府・与党申し合せにおいて、博多・新八代間のフル規格での着工と船小屋・新八代間のフル規格化への変更が決定され、平成 13 年 4 月に着工された。		
	≪事業目的≫ 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。	≪関連する政策目標≫ 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。	
○事業をとりまく社会の状況 <span style="float: right;">2]</span>			
■経済成長率の変化 平成 3 年のバブル崩壊から平成 14 年までの不況を経て、平成 20 年までいざなぎ景気が続いたが、その後リーマンショック、欧州金融危機の影響を受けて、近年は経済成長率 1%程度の成長が続いている。 ■人口動態の変化 福岡県は平成 22 年まで増加傾向、佐賀県、熊本県、鹿児島県は平成 12 年頃まで横ばい傾向、その後 4 県とも減少傾向となっている。 ■幹線旅客流動の変化 平成 2 年～22 年の代表交通機関分担率は、乗用車等が 70～75%を占め、鉄道、航空がこれに続いているが、大きな変化は見られない。			
○事業に関する基本的事項の分析			
要因	想定値	実績値	変化の要因
事業費（※1）	8,134 億円 [H17 その2認可時:フル規格]	8,794 億円	技術開発等による縮減 物価上昇、環境対策等
工期（※1）	平成 22 年度末工事完了	平成 23 年 3 月	
輸送密度（定期外）（※2） （博多・鹿児島中央間）	17,900 人キロ/日・km （平成 22 年度を推計）	15,400 人キロ/日・km （平成 25 年度の実績）	人口の差異、経済成長率の差異 交通サービス水準の差異
※1 事業費、工期の想定値は、平成 17 年 12 月の博多・新八代間の工事実施計画（その 2）認可時とした ※2 輸送密度の想定値は、平成 12 年 11 月の政府・与党整備新幹線検討委員会における検討値とした			
○事業による効果・影響の発現状況			
評価項目		評価結果	
■利用者への効果影響	鉄道の輸送量の変化	■整備区間の鉄道利用者数の増加 博多駅・熊本間の 1 日平均利用者数（優等列車） 17,900 人/日（開業前）→25,500 人/日（開業 3 年目）	
	交通機関分担率の変化	■主要区間の交通機関シェアの変化（平成 21 年→平成 25 年） ・福岡・鹿児島県間の交通機関別シェア 鉄道 73%→86%、航空 8%→3% ・関西・鹿児島県間の交通機関別シェア 鉄道 10%→28%、航空 86%→71%	
	運行本数の変化	■主要区間の運行本数の増加 博多駅・鹿児島中央間の下り運行本数 31 本（開業前）→36 本（平成 25 年） 新大阪・鹿児島中央間の下り運行本数 26 本（開業前）→30 本（平成 25 年）	
	時間短縮効果	■主要区間の所要時間の短縮 ・博多駅・鹿児島中央駅の所要時間 55 分短縮（2 時間 12 分→1 時間 17 分） ・新大阪駅・鹿児島中央駅の所要時間 80 分短縮（5 時間 2 分→3 時間 42 分）	

	滞在可能時間の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>博多駅発の鹿児島中央駅での滞在可能時間 約1時間40分増加</li> <li>新大阪駅発の鹿児島中央駅での滞在可能時間 約2時間50分増加</li> </ul>					
	交通費の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要区間の鉄道運賃・料金の変化</li> <li>博多駅・鹿児島中央駅の運賃・料金(※1) 7,800円→9,780円</li> <li>新大阪駅・鹿児島中央駅の運賃・料金 21,300円→22,210円</li> </ul> <p style="text-align: right;">※1 割引切符である“2枚切符”の1枚あたりの金額</p>					
	時間到達圏の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■時間到達圏の変化</li> <li>博多駅から1時間半以内到達圏人口(九州地域) 704万人→828万人</li> </ul>					
■社会全体への効果影響	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人的交流の活発化</li> <li>沿線地域の交流人口が増加</li> <li>熊本県-関西(約1.3倍)、熊本県-山陽(約2.0倍)</li> <li>鹿児島県-関西(約1.3倍)、鹿児島県-山陽(約1.9倍)</li> <li>■企業活動への影響</li> <li>九州・京阪神間のビジネス交流が増加、観光客等の増加による売上アップ</li> <li>■コンベンション開催数の変化</li> <li>熊本市、鹿児島市でのコンベンションの開催回数・参加人数が増加</li> </ul>					
	経済波及効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>■生産性向上による生産額の増加</li> <li>福岡県の生産額(2010)に対して0.10%の増加</li> <li>鹿児島県の生産額(2010)に対して0.22%の増加</li> </ul>					
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■入込み客の変化</li> <li>熊本市、鹿児島市で入込客が増加</li> <li>特に新幹線沿線地域(九州、中国、近畿)からの増加が著しい</li> <li>■宿泊者数の変化</li> <li>平成23年は前年比で熊本県、鹿児島県とも約1.1倍に増加</li> <li>■旅行形態の変化</li> <li>熊本県では日帰り旅行(県外、県内)が増加</li> <li>鹿児島県では県外からの宿泊旅行が日帰り旅行を上回った</li> </ul>					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■環境負荷の低減</li> <li>開業に伴う二酸化炭素(CO2)の削減量は129,000t-CO2/年、窒素酸化物(NOx)の削減量は500t-NOx/年と推計される。</li> </ul>					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗客の死傷事故の減少</li> <li>■新幹線整備に伴う連続立体交差による優等列車踏切事故の解消</li> </ul>					
	■費用便益分析 [平成27年度価格] 計算期間50年	費用	14,334億円			[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		30,308億円			[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	2.1	純現在価値 NPV	15,974億円	経済的内部 収益率 EIRR	8.8%
上記分析の基礎とした需要推計 開業後の実績に基づき平成27年度(事後評価時点)以降を予測、 博多・新八代間の輸送密度:19,700人キロ/日・km(平成32年度)							
その他	景観を考慮したデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>■「新鳥栖駅」外観は「かちがらす」の翼をイメージして躍動感とスピード感を強調【第11回ブルネル賞大賞】</li> <li>■「大野川橋りょう」エクストラード橋の主塔、主桁は曲線形状とし、斜材の色調は「デコポン色」を採用【平成21年度PC技術協会協会賞】</li> </ul>					
	技術開発・受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>■絶滅危惧種クロツラヘラサギの保全に配慮した新幹線橋りょうの新設(氷川橋りょう)【平成24年度土木学会環境賞】</li> <li>■九州新幹線松原線路橋【平成21年土木学会田中賞】</li> </ul>					
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>■新幹線用ルーフェルタ結線変圧器の開発と実用化【平成19年度電気科学技術奨励賞】</li> <li>■熊本駅付近連続立体交差事業との同時施工</li> <li>■環境対策費や建設物価の上昇による影響で約1,380億円増加していたところだが、コスト縮減に努めた結果約660億円と半分に抑えることが出来た。</li> </ul>					



## ○事業から得られた種々の教訓

### (事業費縮減の取り組みと課題)

事業費は、その2工事追加時の認可額から約660億円の増加となった。当初想定できなかった地質条件への対応や環境対策などが増加要因であるが、今後は地質等の事前調査をこれまでより詳細に実施することで、さらに最適な設計・施工方法を選定し、事業期間中のコスト増加を抑制することが肝要である。また、新技術の開発や施工上の工夫を重ねるとともに、社会経済状況の変化に伴うコストの増加については、どこまで見込むかが課題である。

### (全線開業による効果の発現)

本事業は、既存の新幹線を延伸する形ではなく、末端から段階的に整備されてきた整備新幹線である。平成16年3月の新八代・鹿児島中央間の先行開業では九州南部に大きな効果をもたらしたが、今回の博多・新八代間の開業で鹿児島ルート全線開業となり、さらに大きな効果をもたらした。これは、先行開業時の様々な経験をもとに、各地域が全線開業に向けて準備を進めたことにより、大きな効果が発現したと考えられる。新幹線の開業がもたらす影響について、今後も整備方法や整備区間を様々な視点から検証することで、地域にとって最適な計画を模索していくことが必要であると考えられる。

### (新幹線開業を活かした地域の取り組みと連携)

今回の事後評価では、新幹線開業による継続的な効果発現には、沿線地域の取り組みも重要であることを確認した。機構はこれからも整備新幹線の開業効果をまとめ、情報を発信することとしたい。また、地域活性化の取り組みについては、今ある資源をしっかりと活かし、広域的にも地域間の連携を深めることが肝要である。機構は国、県、地域の皆様、鉄道事業者のご支援、ご協力を得ながら、鉄道建設の総合技術者集団として長年培った経験と技術を活かし、さらに新幹線完成に向けて努力したい。

## ○今後の事後評価と同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

### (今後の事後評価の必要性)

開業後の利用者数は順調に増加しており、費用便益比は2.1であるため、本事業による効果の発現状況は概ね良好であり、当区間に対する今後の事後評価の実施について必要性は認められない。但し、九州新幹線西九州ルート整備も進められており、開業時には鹿児島ルートへの更なる効果・影響等が期待されるため、今後も継続して追跡していく必要があると考えている。

### (同種事業の計画・調査のあり方)

環境への意識や事業計画の透明性・公正性への関心の高まり等により、事業計画の早い段階から環境保全に配慮するため「戦略的アセスメント」や「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」などが策定されている。そのため、今後の同種事業の計画・調査にあたっては、これらの制度に十分留意し事業を進めていく必要がある。

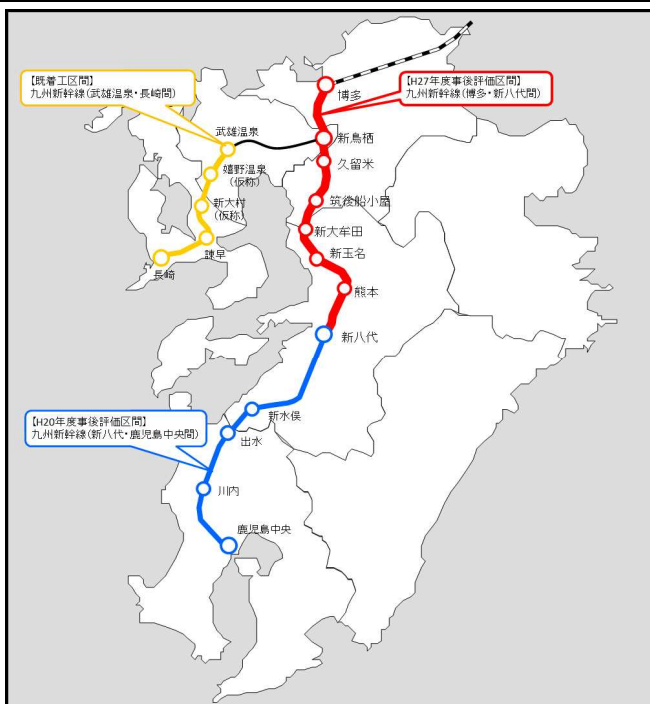
また、本事業を含む整備新幹線の最高設計速度は、1973年に決定された整備計画に基づく建設の指示において260km/hと定められている(1993年以降の計画は360km/h走行可能な線形を確保)。一方、世界はもちろん日本でも300km/h以上の高速走行が実現しているため、整備新幹線の最高速度についても環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。

### (事業評価手法の見直しの必要性)

鹿児島ルートは、段階的に整備が進められてきた区間であり、全線開業時には大きな効果が発現されたことから、他の区間で事業評価を行う際には、区間別の評価とともに路線全体の評価を実施するなど、様々な観点から検討することが望まれる。

需要推計の当初想定値と実績値の間に約10%の乖離が生じていることを踏まえて、人口・経済成長率の想定や各交通機関の輸送安定性、地域特性に合わせた他交通機関の設定など、可能な限りその乖離が小さくなるよう、柔軟な条件設定を行う必要がある。また、近年の訪日外国人の増加について、今後の需要推計モデルへの反映を検討する必要がある。

## ○概要図(位置図)



【新幹線鉄道整備事業】（事後評価）

事業主体 [鉄道・運輸機構]

○事業概要			
事業名	東北新幹線 八戸・新青森間	整備区間	八戸・新青森間
事業期間	平成 10 年 3 月 12 日（工事実施計画認可） ～平成 22 年 12 月 4 日（開業）	総事業費	4,547 億円（最終額）
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 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 8 年 12 月 25 日の新規着工区間の選定に関する政府・与党合意に基づき、平成 10 年 1 月 20 日の政府・与党整備新幹線検討委員会において当該区間の着工が決定され、平成 10 年 3 月に着工された。		
	≪事業目的≫ 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。	≪関連する政策目標≫ 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。	
○事業をとりまく社会の状況			
■経済成長率の変化 平成 3 年のバブル崩壊から平成 14 年までの不況を経て、平成 20 年までいざなぎ景気が続いたが、その後リーマンショック、欧州金融危機の影響を受けて、近年は経済成長率 1%程度の成長が続いている。			
■人口動態の変化 沿線地域（青森県、岩手県）の人口は、昭和 60 年から平成 12 年頃まで横ばい傾向、その後減少傾向となっている。			
■幹線旅客流動の変化 平成 2 年～22 年の代表交通機関分担率は、乗用車等が 70～75%を占め、鉄道、航空がこれに続いているが、大きな変化は見られない。			
○事業に関する基本的事項の分析			
要因	想定値	実績値	変化の要因
事業費（※1）	4,594 億円 [H17 その2認可時:フル規格]	4,547 億円	技術開発等による縮減 物価上昇
工期（※1）	平成 22 年度末工事完了	平成 22 年 12 月	
輸送密度（定期外）（※2） （八戸・新青森間）	8,100 人キロ/日・km （平成 22 年度を予測）	9,000 人キロ/日・km （平成 24 年度の実績）	人口の差異、経済成長率の差異 交通サービス水準の差異
※1 事業費、工期の想定値は、平成 17 年 12 月の八戸・新青森間の工事実施計画（その 2）認可時とした ※2 輸送密度の想定値は、平成 9 年 11 月の政府・与党整備新幹線検討委員会における検討値とした			
○事業による効果・影響の発現状況			
評価項目		評価結果	
■利用者への効果影響	鉄道の輸送量の変化	■整備区間の鉄道利用者数の増加 八戸駅・新青森駅（青森駅）間の 1 日平均利用者数（優等列車） 7,700 人/日（開業前）→9,500 人/日（開業 1 年目）	
	交通機関分担率の変化	■主要区間の交通機関シェアの変化（平成 21 年→平成 25 年） ・宮城・青森県間の交通機関別シェア 鉄道 80%→88%、高速バス 20%→12% ・首都圏・青森県間の交通機関別シェア 鉄道 68%→73%、航空 26%→20%	
	運行本数の変化	■主要区間の運行本数の増加 東京駅・新青森駅（青森駅）間の下り運行本数 15 本（開業前）→17 本（平成 25 年）	
	時間短縮効果	■主要区間の所要時間の短縮 ・仙台駅・新青森駅（青森駅）の所要時間 52 分短縮（2 時間 19 分→1 時間 27 分） ・東京駅・新青森駅（青森駅）の所要時間 60 分短縮（3 時間 59 分→2 時間 59 分）	

	滞在可能時間の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台駅発の新青森駅（青森駅）での滞在可能時間 約2時間増加</li> <li>・東京駅発の新青森駅（青森駅）での滞在可能時間 約2時間20分増加</li> </ul>					
	交通費の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要区間の鉄道運賃・料金の変化</li> <li>・仙台駅・新青森駅（青森駅）の運賃・料金 10,670円→11,210円</li> <li>・東京駅・新青森駅（青森駅）の運賃・料金 16,890円→17,350円</li> </ul>					
	時間到達圏の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■時間到達圏の変化</li> <li>東京駅から4時間以内到達圏人口（青森県）50万人→111万人</li> </ul>					
■社会全体への効果影響	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人的交流の活発化</li> <li>交流人口が青森県と宮城県で約1.3倍、青森県と首都圏で約1.1倍に増加</li> <li>■コンベンション開催数の変化</li> <li>開業翌年は青森市、八戸市、弘前市でのコンベンションの開催件数が増加</li> </ul>					
	経済波及効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>■生産性向上による生産額の変化</li> <li>青森県の生産額（2010）に対して0.12%の増加</li> </ul>					
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■入込み客の変化</li> <li>青森県の沿線地域で増加傾向、途中駅の八戸市でも入込客は増加</li> <li>■宿泊者数の推移</li> <li>平成23年3月～6月（震災の影響）以外は概ね前年同月比で同水準を確保</li> <li>■旅行形態の変化</li> <li>県外からの入込客は宿泊旅行が日帰り旅行を上回った</li> </ul>					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■環境負荷の低減</li> <li>開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は26,000t-CO2/年、窒素酸化物（NOx）の削減量は100t-NOx/年と推計される</li> </ul>					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗客の死傷事故の減少</li> <li>■新幹線整備に伴う連続立体交差による優等列車踏切事故の解消</li> </ul>					
	■費用便益分析 [平成27年度価格] 計算期間50年	費用	7,211億円			[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		7,911億円			[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	1.1	純現在価値 NPV	700億円	経済的內部 収益率 EIRR	4.5%
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27年度（事後評価時点）以降を予測、 八戸・新青森間の輸送密度：8,900人キロ/日・km（平成32年度）							
その他	景観を考慮したデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>■「三内丸山架道橋」日本最大級の縄文集落跡である三内丸山遺跡に近接し、新幹線橋りょう最大スパン長150mを有する4径間連続エクストラードPC橋【平成20年度土木学会田中賞】</li> <li>■「新青森駅」外観デザインはキーワード「縄文と未来の融合」を表現【平成22年度鉄道建築協会賞】</li> </ul>					
	技術開発・受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>■NATMとシールドを融合した新しいトンネル工法「SENS」の開発（三本木原トンネル）【平成18年度土木学会技術賞】</li> <li>■世界最長陸上トンネル（複線断面）の施工（八甲田トンネル）【平成17年度土木学会技術賞】</li> </ul>					
	コスト縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>■軌道スラブの改良【平成23年度土木学会技術賞】</li> <li>■無絶縁軌道回路装置の採用【平成23年度鉄道電気技術賞】</li> </ul>					
	道南地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>■青森県と道南地域の交流拡大（青函圏、津軽海峡交流圏）</li> <li>→北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業による波及効果拡大に期待</li> </ul>					

## ○事業から得られた種々の教訓

### (事業費縮減の取り組みと課題)

事業費は、その2工事追加時の認可額から約47億円の縮減となった。今後も新技術の開発や施工上の工夫を重ねてコスト縮減に努めるとともに、地質等の事前調査をこれまでより詳細に実施することで、さらに最適な設計・施工方法を選定し、事業期間中のコスト増加を抑制することが肝要である。また、社会経済状況の変化に伴うコストの増加については、どこまで見込むかが課題である。

### (防災対策の重要性 ～東日本大震災の経験～)

平成23年3月に発生した東日本大震災では、早期地震検知システムの作動により、東北新幹線では営業運転中の27本の列車に脱線は無く、耐震補強済みの構造物では損傷が発生していない。このことが、地震発生から49日目の早期復旧に繋がり、その後の震災復興に東北新幹線が貢献できたものとする。防災設備の設計は、自然災害の予知が難しいことから、安全をどこまで見込むかはコストとのバランスを考慮しなければならないが、今後もこれまでの知見を活かしながら、適切な設計で整備を進めることが重要と考える。

### (新幹線開業を活かした地域の取り組みと連携)

今回の事後評価では、新幹線開業による継続的な効果発現には、沿線地域の取り組みも重要であることを確認した。機構はこれからも整備新幹線の開業効果をまとめ、情報を発信することとしたい。また、地域活性化の取り組みについては、今ある資源をしっかりと活かし、広域的にも地域間の連携を深めることが肝要である。機構は国、県、地域の皆様、鉄道事業者のご支援、ご協力を得ながら、鉄道建設の総合技術者集団として長年培った経験と技術を活かし、さらに新幹線完成に向けて努力したい。

## ○今後の事後評価と同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

### (今後の事後評価の必要性)

開業3ヵ月後に発生した東日本大震災の影響により、新幹線利用者は一時的に減少したが、平成23年以降は順調に増加しており、費用便益比は1.1を確保している。また、新規採択時の想定値を上回る需要も発生していることから、本事業による効果の発現状況は概ね良好であり、当区間に対する今後の事後評価の実施について必要性は認められないが、平成28年3月の北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)開業による効果・影響等については、今後も継続して追跡していく必要があると考えている。

### (同種事業の計画・調査のあり方)

環境への意識や事業計画の透明性・公正性への関心の高まり等により、事業計画の早い段階から環境保全に配慮するため「戦略的アセスメント」や「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」などが策定されている。そのため、今後の同種事業の計画・調査にあたっては、これらの制度に十分留意し事業を進めていく必要がある。

また、本事業を含む整備新幹線の最高設計速度は、1973年に決定された整備計画に基づく建設の指示において260km/hと定められている(1993年以降の計画は360km/h走行可能な線形を確保)。一方、世界はもちろん日本でも300km/h以上の高速走行が実現しているため、整備新幹線の最高速度についても環境対策等の課題はあるものの、今後検討する余地があると考えられる。

### (事業評価手法の見直しの必要性)

需要推計の当初想定値に比べて実績値は約10%多かったことを踏まえて、人口・経済成長率の想定や各交通機関の輸送安定性、地域特性に合わせた他交通機関の設定など、可能な限りその乖離が小さくなるよう、柔軟な条件設定を行う必要があると考える。また、近年の訪日外国人の増加について、今後の需要推計モデルへの反映を検討する必要がある。

## ○概要図(位置図)

