

令和2年3月31日
国土交通省鉄道局

令和2年度予算に係る鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価等を実施していますが、令和2年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果を公表しますのでお知らせします。

【問い合わせ先】

国土交通省鉄道局

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

令和2年度予算に向けた新規事業採択時評価について (令和2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	補助事業等	58
合計		58

令和2年度予算に向けた再評価について (令和2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	補助事業等	0	3	0	0	0	3	3	0	0	0
合計		0	3	0	0	0	3	3	0	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(5年間)が経過している事業

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

令和元年度に実施した完了後の事後評価について (令和2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	補助事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
整備新幹線整備事業	補助事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
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

令和2年度予算に向けた新規事業採択時評価について (令和2年3月時点)

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:バリアフリー化、転落防止柵)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バ リアフリー化) 烏丸線 北山駅 京都市交通局	0.2	-	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)</p>
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 十条駅 京都市交通局	0.2	-	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子利用者等の利便性が向上する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)</p>
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:転 落防止柵) 烏丸線 北大路駅 京都市交通局	0.2	-	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)</p>
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 谷上駅 神戸市交通局	1.4	-	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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利用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)</p>

(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				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				
北陸本線新駅設置事業 白山市地域公共交通協議会	22	26	【内訳】 ・利用者便益 22.0億円 ・供給者便益 3.8億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 682,900人/年	22	【内訳】 建設費等 19.0億円 再投資額 3.0億円	1.2	・新駅設置予定地域においては、土地区画整理事業等の周辺整備が行われている最中であり、新駅の設置により、周辺地域の活性化や公共交通利用の促進など、多様な効果が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 大)
土佐くろしお鉄道新駅設置事業 高知県東部広域地域公共交通協議会	2.4	5.9	【内訳】 ・利用者便益 3.4億円 ・供給者便益 2.5億円 【主な根拠】 新駅の年間利用者 86,505人/年	2.6	【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費 0.6億円	2.3	・新駅設置予定地域は、平成24年4月に「高知県立あき総合病院」が開院し、沿線を中心に多くの住民が受診をするようになっているほか、院内では300名以上が勤務している。そこで「あき総合病院」前に新駅を整備し、利便線の向上を図ることによって、病院利用者等の鉄道利用増などの新たな公共交通利用者を獲得し、経営の安定化に寄与し、持続可能な公共交通の維持につなげる。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 大)

(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				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				
東海道本線 刈谷駅改良事業 東海旅客鉄道株式会社	83	86	【内訳】 利用者便益:86.2億円 (時間短縮便益:79.2億円 混雑緩和便益:8.4億円 ホーム可動柵維持管理費: ▲1.4億円) 【主な根拠】 刈谷駅乗降人員:72,065人/日	73	【内訳】 建設費: 68.6億円 維持改良費・再投資費: 4.6億円	1.2	・ホームドア設置による安全性の向上 ・地域交流拠点施設の設置による交流や賑わいの創出	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
可部線 下祇園駅改良事業 西日本旅客鉄道株式会社	24.2	36.5	【内訳】 利用者便益:33.7億円(時間短縮短縮便益・移動抵抗低減等) 期末残存価値:2.8億円 【主な根拠】 下祇園駅乗降人員:11,000人/日	24.5	【内訳】 建設費: 21.4億円 維持改良費・再投資費: 3.1億円	1.5	・バリアフリー施設の充実による駅利用者の快適性向上 <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">政策評価の点検結果を踏まえて一部修正 (令和3年4月13日公表)</div>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

(鉄道防災対策事業（一般防災）)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 鉄道施設の防災対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
内子線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
予讃線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.44	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
徳島線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.18	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
土讃線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	1.22	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
牟岐線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.12	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
肥薩線 鉄道施設の防災対策事業 九州旅客鉄道株式会社	1.0	-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 落石防止対策を実施することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。 ・ 鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)

(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)	評価	担当課 (担当課長名)
予讃線 鉄道施設の耐震対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.20	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
伊勢崎線 鉄道施設の耐震対策事業 東武鉄道株式会社	0.22	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
京王線、高尾線 鉄道施設の耐震対策事業 京王電鉄株式会社	1.0	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
本線 鉄道施設の耐震対策事業 京浜急行電鉄株式会社	3.4	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
瀬戸線 鉄道施設の耐震対策事業 名古屋鉄道株式会社	1.0	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
南海本線 鉄道施設の耐震対策事業 南海電気鉄道株式会社	1.0	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
京阪本線 鉄道施設の耐震対策事業 京阪電気鉄道株式会社	1.08	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
神戸線、宝塚線 鉄道施設の耐震対策事業 阪急電鉄株式会社	1.72	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
阪神なんば線 鉄道施設の耐震対策事業 阪神電気鉄道株式会社	0.52	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
天神大牟田線 鉄道施設の耐震対策事業 西日本鉄道株式会社	2.88	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
碧南線 鉄道施設の耐震対策事業 衣浦臨海鉄道株式会社	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
南北線 鉄道施設の耐震対策事業 北大阪急行電鉄株式会社	1.89	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震対策事業 新関西国際空港株式会社	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)
和歌山港臨港線 鉄道施設の耐震対策事業 和歌山県	1.02	-	<ul style="list-style-type: none"> 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 杉野 浩茂)

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 鉄道隣接斜面の豪雨対策 事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> 豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
日光線 鉄道隣接斜面の豪雨対策 事業 東武鉄道株式会社	0.86	-	<ul style="list-style-type: none"> 豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
小田原線 鉄道隣接斜面の豪雨対策 事業 小田急電鉄株式会社	3.0	-	<ul style="list-style-type: none"> 豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
奈良線、大阪線 鉄道隣接斜面の豪雨対策 事業 近畿日本鉄道株式会社	5.82	-	<ul style="list-style-type: none"> 豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
南海本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策 事業 南海電気鉄道	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> 豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)

(鉄道施設総合安全対策事業(浸水対策事業))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
田園都市線 鉄道施設の浸水対策事業 東急電鉄株式会社	0.40	-	<ul style="list-style-type: none"> 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施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
京王線 踏切保安設備整備事業 京王電鉄株式会社	0.47	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
京成本線 踏切保安設備整備事業 京成電鉄株式会社	0.41	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
小田原線 踏切保安設備整備事業 小田急電鉄株式会社	0.36	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.20	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.10	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
東横線、池上線、多摩川線 踏切保安設備整備事業 東急電鉄株式会社	1.0	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社	0.06	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
本線、網干線 踏切保安設備整備事業 山陽電気鉄道株式会社	0.10	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
有馬線、粟生線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.04	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
高野線、南海本線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	1.9	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)

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)
予讃線、土讃線、徳島線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社	0.06	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
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	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
天竜浜名湖線 踏切保安設備整備事業 天竜浜名湖鉄道株式会社	0.09	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)
上滝線 踏切保安設備整備事業 富山地方鉄道株式会社	0.13	-	・踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 杉野 浩茂)

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
京浜東北線 川崎駅 ホームドア整備事業 東日本旅客鉄道株式会社	18	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
小田原線 町田駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	13	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
小田原線 相模大野駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	15	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
本線 神戸三宮駅 ホームドア整備事業 阪神電気鉄道株式会社	10	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
東海道本線 京都駅 ホームドア整備事業 西日本旅客鉄道株式会社	20	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
山陽本線 西明石駅 ホームドア整備事業 西日本旅客鉄道株式会社	18	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
筑肥線 今宿駅 ホームドア整備事業 九州旅客鉄道株式会社	0.30	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
筑肥線 周船寺駅 ホームドア整備事業 九州旅客鉄道株式会社	1.7	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)
筑肥線 筑前前原駅 ホームドア整備事業 九州旅客鉄道株式会社	3.6	—	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)

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）】

事業者名【白山市地域公共交通協議会】

○事業内容							
概要	事業名	北陸本線新駅設置事業		整備区間	加賀笠間駅～松任駅間		
	供用年度	令和4年度 (建設期間:令和2年度～令和4年度)		総事業費	21.7億円		
目的	≪当該事業の背景・必要性≫ ・平成10年の土地区画整理事業基本調査において新駅の位置付けがはじめて行われたことを契機に、平成26年3月には地元5地区で結成される「在来線新駅建設促進協議会」が発足し、地元の駅設置に向けた機運が高まり、今日までに至る。 ・白山市では、少子高齢化の進展により自家用車の利用に依存しない地域特性やニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークの形成が求められており、現在鉄道との結節点のない北陸本線加賀笠間・松任駅間において、白山市松任北安田南部地区区画整理事業と連携して新駅設置及び駅前広場を含む周辺整備を行うことにより、公共交通の利用促進と周辺地域の活性化を図る。						
	≪事業目的（ミッション）≫ ・新駅設置及び土地区画整理事業による周辺整備の実施による、利便性向上及び公共交通機関の利用促進と地域の活性化			≪関連する政策目標≫ ・白山市地域公共交通網形成計画の主要政策の一つとして「西松任駅（仮称）設置」を位置付けるとともに、補完する施策を合わせて実施し、新たな公共交通利用者の確保を図る。			
○事業による効果・影響の評価							
評価項目		評価結果					
		≪効果・影響及び指標≫		≪事業目的との関係≫			
■利用者への効果・影響		・公共交通利用の促進（公共交通不便・空白地域の一部解消）		・通勤通学などの利用者の増加に対応するための鉄道機能強化とともに、街の賑わいを形成し、地域の活性化を図る。			
■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増 ・新駅の年間利用者数 682,900人／年 （新規利用者数 508,800人／年）		新駅整備により、鉄道利用者が増加することに伴い、経営安定化に貢献する。			
■社会全体への効果・影響	住民生活	・金沢駅などの主要駅への通勤・通学、通院、買い物等のためのアクセス性向上					
	地域経済	・新駅設置による利用者の利便性向上により、区画整理事業区域及び北陸本線の活性化					
○費用便益分析							
[2018年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	費用	22.0億円 (25.5億円)		建設費、再投資額			
	便益	25.8億円 (30.8億円)		総所要時間短縮便益、交通費用減少便益 維持管理費（供給者便益）			
	指標	費用便益比 B/C	1.17 (1.21)	純現在価値 NPV	3.8億円 (5.3億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.66% (6.00%)
	感度分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C 1.31 (1.35) NPV 6.9億円 (9.0)		B/C 1.06 (1.10) NPV 1.5億円 (2.7)		B/C 1.14 (1.17) NPV 3.0億円 (4.3)	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 1.03 (1.06) NPV 0.6億円 (1.5)		B/C 1.30 (1.34) NPV 6.0億円 (7.8)		B/C 1.20 (1.24) NPV 4.5億円 (6.1)			
○採算性分析							
上記分析の基礎とした需要予測 北陸本線新駅の利用者数 約 1,900人／日 乗降（2022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。

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 [高知県東部広域地域公共交通協議会]

○事業内容					
概要	事業名	土佐くろしお鉄道新駅設置事業		整備区間	安芸～球場前駅間
	供用年度	令和3年度 (建設期間：令和2年度)		総事業費	2.4億円
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備予定地周辺において、平成24年4月に「高知県立あき総合病院」が開院した。診療体制が充実、診療機能も向上しており、沿線を中心に多くの住民が受診をするようになっている。また、院内では300人以上が勤務している。 ・一方、最寄りの安芸駅または球場前駅からは、やや離れているため、来院者・病院職員ともに鉄道利用は極めて少ない状況となっている。 ・そこで、あき総合病院前に新駅を整備し、利便性の向上を図ることによって、新たな公共交通利用者を獲得し、経営の安定化に寄与し、持続可能な公共交通の維持につながる。 				
	<p>≪事業目的（ミッション）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あき総合病院前（安芸～球場前駅間）に新駅を設置し、病院へのアクセスを向上させることで、新たな利用者の獲得を図る。 		<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部広域地域公共交通網形成計画の主要施策の1つとして「あき総合病院前駅（仮称）設置」を位置付けるとともに、補完する施策を合わせて実施し、新たな公共交通利用者の確保を図る。 ・土佐くろしお鉄道において、新駅を整備効果を活かすための「アクションプラン」を策定。 		
○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"> ・あき総合病院からの最寄駅までの所要時間の短縮 〈新駅設置前〉安芸駅：徒歩12分(950m) 球場前駅：徒歩11分(850m) 〈新駅設置後〉徒歩3分(200m) 		<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あき総合病院への通院及び通勤の利便性が向上する。 	
■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"> ・新駅の年間利用者数 86,505人 (増加利用者数 15,378人) 		<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備により、鉄道利用者が増加することに伴い、経営安定化に貢献する。 	
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>■あき総合病院前に新駅を整備することで、最寄駅から病院まで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>＜政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数の増加が見込まれる。 	
	地域経済	<p>■鉄道利用者が増加することにより、経営安定化に寄与し、持続可能な公共交通の維持につながる。</p>			
	地域社会	<p>■鉄道であき総合病院へ来院しやすくなり、ごめん・なはり線沿線住民の利便性が確保される。</p>			
	環境	<p>■鉄道への需要転換により、通院・通勤に使用する自家用車の利用の減少が期待される。</p>			
	安全	<p>■鉄道への需要転換により、交通事故が減少することが期待される。</p>			

○費用便益分析							
[平成 30 年度価格] ※計算期間： 30 年(50 年)	費用	258 百万円 (273 百万円)		貨幣換算した主要な費用： 新駅建設費、維持管理費			
	便益	594 百万円 (691 百万円)		貨幣換算した主要な便益： 利用者便益、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C	2.31 (2.53)	純現在価値 NPV	336 百万円 (419 百万円)	経済的内部収益率 EIRR	11.4% (11.5%)
○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	2.79	B/C	2.30	B/C	2.40	
	NPV	488 百万円	NPV	391 百万円	NPV	383 百万円	
	EIRR	13.3%	EIRR	9.9%	EIRR	11.5%	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%		
	B/C	2.28	B/C	2.82	B/C	2.67	
NPV	350 百万円	NPV	446 百万円	NPV	456 百万円		
EIRR	9.7%	EIRR	13.5%	EIRR	15.3%		
上記分析の基礎とした需要予測 新駅乗降者数 86,505 人/年							
○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	・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画の「主要施策」及び土佐くろしお鉄道が策定する「アクションプラン」に位置付けられている。						
○概念図（位置図）							
【整備前】							
【整備後】							
○評価結果のまとめ							
<p>当該事業の実施により、あき総合病院へ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、利用者の増加に伴い、将来にわたり持続可能な公共交通の形成につながるものと考えられる。</p> <p>また、費用便益分析の結果は良好な水準にあるため、当該事業の実施は妥当なものであると考えられる。</p>							
○備考							
※評価実施年度：平成 30 年度							

注：表中の（ ）内は 50 年の計算期間を前提した場合の数値を示す。

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）】

事業者名 【東海旅客鉄道株式会社】

○事業内容			
概要	事業名	東海道本線刈谷駅改良事業	整備区間 東海道本線 刈谷駅
	供用年度	令和8年度（建設期間：令和2年～8年度）	総事業費 83億円（平成30年度価格）
目的	<p>＜当該事業の背景、必要性＞</p> <p>＜駅舎＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR刈谷駅は、市内外を結ぶ重要な交通拠点として、また、周辺に立地する自動車関連企業等の最寄り駅として、1日当たり約7万人が利用している ・利用者は年々増加し（過去30年間で約2.9倍、5年間で約1.2倍）、特に朝夕のピーク時は多くの通勤・通学者が集中することにより、ホームやコンコースの通路、昇降施設及び改札が非常に混雑している ・これまでホーム階段の増設や転落検知マットの設置、ホームへの警備員の配置などの対策により安全を確保してきたが、伸び続ける乗降人員に比べホーム幅が狭く、狭隘箇所も存在することから、抜本的な対策による駅利用者の安全性と利便性の向上が必要 <p>＜駅周辺＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市全体の人口は増加傾向であるものの、中心部では人口密度が低下、子育て世代の転出、高齢化が進展しており、中心市街地への人口集積と高齢者が安心安全に暮らせるための都市機能の集積が必要 ・自由通路においては、効果的な情報発信や観光案内、駅利用者が交流人口や関係人口となる交流や賑わいの創出ができていないといった課題を抱える 		
	<p>＜事業目的（ミッション）＞</p> <p>＜駅改良＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム拡幅、ホーム可動柵設置※、コンコース拡張及び改札・エスカレーター増設により、安全性を向上するとともに、混雑緩和による利便性向上を実現する ・駅空間高度化機能施設として、地域交流拠点・観光案内施設を設置する ※地元自治体と事業者による整備 <p>＜駅周辺における都市側事業＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優良建築物等整備、道路新設改良、ペDESTリアンデッキ延伸等を実施中 ・駅北口において、駅前広場再整備を検討中、駅ビル等開発を構想中 	<p>＜関連する政策目標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省政策評価基本計画 <ul style="list-style-type: none"> ・Ⅱ バリアフリー社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> 3 総合的なバリアフリー化を推進する ・Ⅴ 安全で安心できる交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上 ・Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する ○刈谷市施策 <ul style="list-style-type: none"> ・刈谷市立地適正化計画 <ul style="list-style-type: none"> 刈谷駅を中心にコンパクトシティプラスネットワークを軸とした集約型都市構造の実現を目指す ・刈谷市中心市街地地区都市再整備計画 <ul style="list-style-type: none"> JR刈谷駅改良に合わせた駅周辺整備を推進する ・刈谷市中心市街地まちづくり基本計画 <ul style="list-style-type: none"> 魅力と回遊性の向上を図り、活気とにぎわいを創出 	
○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> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上 ホーム拡幅、ホーム可動柵設置により安全性が向上 ・利便性の向上 ホーム拡幅、コンコース拡張及び改札・エスカレーター増設により混雑が緩和され、駅構内移動時間が短くなることから利便性が向上 	<p>＜事業目的、政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の安全性の向上、混雑緩和及び移動時間短縮による利便性の向上が図られる
■社会全体への効果・影響	地域経済	<p>＜効果・影響及び指標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の利便性向上による、駅周辺整備・開発の促進 	<p>＜事業目的、政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたまちづくりに貢献
	地域社会	<p>＜効果・影響及び指標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交流拠点施設等の設置による交流や賑わいの創出 	<p>＜事業目的、政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたまちづくりに貢献
	環境・安全	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺企業従業者の鉄道利用促進や道路交通の円滑化が期待される 	<p>＜事業目的、政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたまちづくりに貢献

○費用便益分析							
[平成30年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	費用	73億円 (73億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、ホーム可動柵更新費				
	便益	86億円 (106億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、混雑解消便益、ホーム可動柵維持管理費(マックス便益)				
	指標	費用便益比 B/C	1.2 (1.5)	純現在価値 NPV	13.0億円 (32.4億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.92% (6.45%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
	B/C 1.3 NPV 21.7億円 EIRR 5.48%			B/C 1.1 NPV 5.5億円 EIRR 4.37%	B/C 1.2 NPV 10.9億円 EIRR 4.75%		
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C 1.1 NPV 4.2億円 EIRR 4.31%			B/C 1.3 NPV 21.6億円 EIRR 5.54%	B/C 1.2 NPV 13.7億円 EIRR 5.14%		

上記分析の基礎とした需要予測：刈谷駅乗降人員 70.2千人/日

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<p>■関係主体の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ホーム拡幅など駅の混雑解消について、地元企業から刈谷市に対し強い要望がある。 令和元年6月20日付けで刈谷市と本事業の覚書を締結(事業合意)した。 <p>■用地の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ホーム拡幅等に伴い新たに必要となる刈谷市用地の取得について、令和元年6月20日付けで刈谷市と締結した覚書にて規定した。
事業の成立性	<p>■上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 「刈谷市中心市街地まちづくり基本計画(平成30年6月策定)」において、都市交流ゾーンの安全で快適な歩行者空間の形成として、JR刈谷駅ホーム等改修事業が位置付けられている。

(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)

【整備前】

【整備後】

(1)ホーム拡幅(約6.2m)
下りホーム(約12.6m)
上りホーム(約13.3m)

(2)ホーム可動柵(4線に新設)

(3)-1 コンコース拡張
(3)-2 エスカレーター(増設)
(3)-3 自動改札機増設(9→11通路)

(3)-4 ウォークイン改札

(4) 地域交流拠点施設等

(5) 駅後方室等

旧地平駅舎跡地(橋上部に移転)

○評価結果のまとめ

ホーム拡幅及びホーム可動柵設置により鉄道利用者の安全性が向上する。また、ホーム拡幅、コンコース拡張及び改札・エスカレーター増設により混雑が緩和され、駅構内移動時間が短くなることから利便性が向上する。さらに、地域交流拠点施設等の設置、駅周辺における都市側事業との相乗効果により、駅を中心としたまちづくりに大きく貢献する。これらに関する費用便益の分析結果は十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断できる。

○備考

- 評価実施年度：平成30年度
- 評価の過程で使用したデータ、文献等：鉄道プロジェクト評価手法マニュアル(2012改訂版)、毎月勤労統計調査地方調査(H29年度、愛知県)、国勢調査(2015、刈谷市)、JR刈谷駅改良計画整備効果調査業務委託報告書(H30.3)

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）】

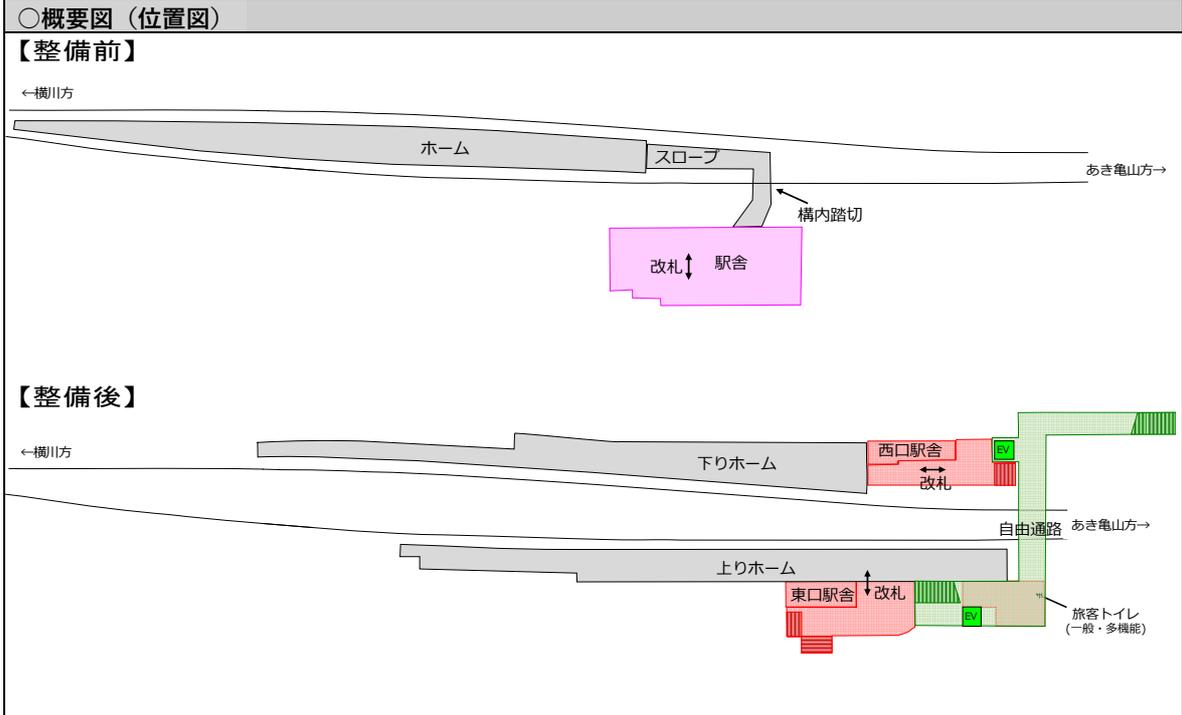
事業者名 [西日本旅客鉄道株式会社]

○事業内容			
概要	事業名	可部線下祇園駅改良事業	整備区間
	供用年度	令和5年度（建設期間：令和2年～6年度）	可部線 下祇園駅
			総事業費 24.2億円（令和元年度価格）
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ <駅> ・下祇園駅は、1面2線島式ホームと地上駅舎（改札口は東側のみ）を有する駅であり、改札から島式ホームへの移動は構内踏切を利用する必要がある。 ・改札のない駅西側には、多くの文教施設や大型商業施設等の立地が進み、大規模な住宅開発も行われ、駅利用者が年々増加しているため、ホーム上が混雑している状況である。 また、駅西側から改札口（駅舎）へのアクセスは、駅の北側・南側にある踏切を横断する必要があるため、多くの駅利用者が踏切を横断しなければならない。 ・端部ホームについては狭隘となっており、そこからの乗降が余儀なくされている。 ・バリアフリー対応のトイレが整備されていない。 <駅周辺> ・駅の東西地域は線路で分断されており、東西の移動は駅の北側・南側にある踏切を横断する必要がある。 両踏切はいずれも、狭隘かつ自動車交通量の多い踏切であり、歩行者・自転車と自動車がすれ違う際の安全面に課題がある。 ・以上の問題を解消するために、広島市にて整備する自由通路、西口駅前広場と、駅改良を一体的に整備することにより、周辺住民及び駅利用者の安全性向上および利便性向上を図る。		
	≪事業目的（ミッション）≫ <駅改良> ・駅利用者の安全性向上 相対式ホーム新設、構内踏切廃止 ・駅利用者の利便性向上 西口新設、東口移設（駅アクセス改善） トイレの拡充 ・バリアフリー施設の充実による駅利用者の快適性向上 コンコースとホームとのフラット化 多機能トイレ整備 <駅周辺における広島市実施事業> ・踏切の交通量削減、駅アクセス改善による駅周辺の安全性向上、利便性向上 自由通路整備 ・交通結節点機能の拡充による駅周辺の利便性向上 西口駅前広場整備	≪関連する政策目標≫ ○国土交通省政策評価基本計画 ・Ⅱ バリアフリー社会の実現 3 総合的なバリアフリー化を推進する ・Ⅴ 安全で安心できる交通の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上 15 道路交通の安全性を確保・向上する ・Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する ○広島市地域公共交通網形成計画 ・可部線下祇園駅の利便性向上 線路の東西を結ぶ自由通路等の整備を検討	
○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		≪効果・影響及び指標≫ ・相対式ホーム整備による、ホーム幅員拡幅と上家設置範囲拡大 ・構内踏切廃止による、踏切横断機会の削減 ・自由通路整備（広島市実施）と西口新設及び東口移設による、踏切横断機会の削減、アクセス時間の短縮 ・エレベーター整備（広島市実施）と整合を図ったレイアウトによる、移動円滑化ルートの適正化 ・多機能トイレ整備による、トイレのバリアフリー化	≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅利用者の安全性向上、利便性向上 国交省基本計画Ⅴ-14 ・駅利用者の安全性向上 国交省基本計画Ⅴ-14 ・駅利用者の安全性向上、利便性向上 国交省基本計画Ⅷ-26, 27 ・駅利用者の快適性向上 国交省基本計画Ⅱ-3 ・駅利用者の快適性向上 国交省基本計画Ⅱ-3
	■社会全体への効果・影響	住民生活	≪効果・影響及び指標≫ ・自由通路整備、西口新設による、東西移動の円滑化、踏切横断機会の削減
	地域社会	≪効果・影響及び指標≫ ・自由通路整備、西口駅前広場整備、西口新設により、交通結節点機能の向上、踏切交通量の削減	≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅周辺の利便性向上 国交省基本計画Ⅷ-26, 27

○費用便益分析							
[令和元年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	費用	25億円 (30億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費				
	便益	37億円 (43億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮・移動抵抗減便益				
	指標	費用便益比 B/C	1.49 (1.44)	純現在価値 NPV	12億円 (13億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.22% (7.50%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
	B/C 1.62 NPV 15億円 EIRR 8.20%	B/C 1.37 NPV 10億円 EIRR 6.22%		B/C 1.45 NPV 11億円 EIRR 6.88%			
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C 1.36 NPV 9億円 EIRR 6.18%	B/C 1.65 NPV 14億円 EIRR 8.37%		B/C 1.52 NPV 13億円 EIRR 7.67%			

上記分析の基礎とした需要予測：下祇園駅乗降人員 11千人/日

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係地方自治体との同意 <ul style="list-style-type: none"> ・広島市とは、駅改良と自由通路整備、西口駅前広場整備を一体的に行うこと、ならびに駅改良事業の補助対象範囲、費用負担について合意済。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・駅改良及び自由通路整備は鉄道用地、広島市用地内での事業であり、新たな用地取得は不要なため、用地取得の難航に伴う工程遅延リスクなし
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関係 <ul style="list-style-type: none"> ・広島市は、広島市地域公共交通網形成計画における鉄軌道計のネットワーク機能強化策の1つとして、下祇園駅の利便性向上、周辺の活性化を位置付け ・広島市は、下祇園駅周辺地区都市再生整備計画を策定中であり、自由通路整備、西口駅前広場整備を基幹事業、駅改良を関連事業として位置付け(予定)



○評価結果のまとめ
<p>・本事業の効果・影響の評価としては、ホーム混雑緩和、構内踏切廃止による駅利用者の安全性向上、西口設置による駅利用者の利便性向上、バリアフリー施設の充実による駅利用者の快適性向上が期待される。また、広島市にて整備する自由通路、西口駅前広場と一体的に整備することで、駅アクセス改善、踏切横断機会の削減、交通結節点機能強化等の効果も期待される。費用便益分析についても十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断される。</p>

○備考
<ul style="list-style-type: none"> ・評価実施年度：令和元年度 ・評価で使用したデータ、文献等：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012、平成30年広島市毎月勤労統計調査

再評価結果一覧 (令和2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(列車遅延・輸送障害対策)))

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)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策) 東西線 茅場町駅 東京地下鉄	長期間継続中	40.0	73.0	39.0	工事費:39億円	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ■再評価の理由 再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 ■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定期的ともに遅延が頻繁に発生しており、利用者数も多いことから、大きな効果が期待できる。 ■事業の進捗の見込み 2022年度の供用開始を目指して、工事を進めている。 ■コスト削減 施工方法の見直し等を通じて費用削減に努めていく 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)		
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:列車遅延・輸送障害対策) 銀座線 浅草駅 東京地下鉄	長期間継続中	96.0	105.0	91.0	工事費:91億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ■再評価の理由 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 ■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定期的ともに遅延が頻繁に発生しており、利用者数も多いことから、大きな効果が期待できる。 ■事業の進捗の見込み 2023年度の供用開始、2027年度の工事完了を目指して、工事を進めている。 ■コスト削減 施工方法の見直し等を通じて費用削減に努めていく 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)		

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	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)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
相鉄海老名駅 総合改善事業 一般社団法人海老名市 地域公共交通協議会	長期間継続 中	64.2	209.5	<p>【内訳】 移動抵抗軽減便益： 211.3億円 維持管理費 ：▲1.8億円 【根拠】 海老名駅乗降人員 (開業年度) 127,737人/日</p>	55.2	<p>【内訳】 建設投資額 ：52.3億円 再投資費 ：2.9億円</p>	3.8	<ul style="list-style-type: none"> エレベータ設置による駅内外のバリアフリー化 生活支援機能施設(保育施設)の整備による待機児童の減少 <p>■再評価の理由 事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>■投資効果等の事業の必要性 駅北側方面市街地からの利便性向上や保育施設整備等の観点から、依然として事業の必要性は高い。投資効果も高く、将来にわたり需要が見込まれる事から、事業の着実な推進が求められる。</p>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 吉田昭二)	

再評価 総括表

【都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業)】				事業主体【東京地下鉄株式会社】						
事業名 (箇所名)	東西線茅場町駅改良事業		担当課 担当課長名	鉄道局都市鉄道政策課 都市鉄道政策課長 吉田昭二		事業 主体	東京地下鉄株式会社			
実施箇所	東西線茅場町駅									
該当基準	長期間継続中									
主な事業の 諸元	東西線ホームの西船橋方面への延伸(約40m)及び階段・エスカレーターの新設、日比谷線ホームの拡幅									
事業期間	事業採択	2010年度	完了	2027年度						
総事業費(億円)	40		残事業費(億円)	29						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 東西線茅場町駅は日比谷線への乗換え及び最混雑改札口への昇降口がホーム端となっており、階段付近が大変混雑していることから、東西線から日比谷線への乗換え及び当該駅での出場に時間(以下、「乗換え等」とする)を要することに加え、東西線のホーム上の混雑による停車時間の増から列車に遅延が発生している。</p> <p><事業概要及び目的> ホーム位置を西船橋方面に約40m延伸し、中野方面の列車のみ停車位置を変更する。また、階段・エスカレーターを新設するとともに、日比谷線ホーム(中目黒方面)の拡幅も行う。これにより、乗換え等をスムーズにし、東西線のホーム上の混雑緩和による停車時間の短縮を図ることで東西線の遅延減少を目的とする。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:交通政策審議会答申第198号では、対応の必要性が増大している事柄について遅延対策が挙げられている。 ・施策目標:当社中期経営計画において、混雑・遅延対策として東西線輸送改善事業を記載している。</p>									
便益の主な 根拠	<p>(東西線) ■東西線ホームから日比谷線ホームまでの乗換移動時間短縮効果の算出 ・移動時間の削減秒数(平均約47秒) ■停車時間短縮による次駅までの所要時間短縮効果の算出 ・所定時間に対する超過停車時間短縮効果(平均約5秒) ■停車時間短縮による後続列車の茅場町駅までの所要時間短縮効果の算出 ・運転時間の削減秒数(最大約21秒)</p> <p>(日比谷線) ※日比谷線ホーム(中目黒方面)の拡幅により、同線ホーム上の混雑緩和による停車時間短縮等も便益として見込むことができる。 ■停車時間短縮による次駅までの所要時間短縮効果の算出 ・所定時間に対する超過停車時間短縮効果(平均約4秒) ■停車時間短縮による後続列車の茅場町駅までの所要時間短縮効果の算出 ・運転時間の削減秒数(最大約5秒)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		2019年度							
	B:総便益 (億円)	73	C:総費用(億円)	39	全体B/C	1.87	B-C	34	EIRR (%)	8.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	73	C:総費用(億円)	25	継続B/C	2.9				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.68~2.06		2.61~3.19						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.70~2.08		2.64~3.22						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.82~1.92		2.84~2.96						
事業の効果 等	<p>本事業により以下の効果を体現できると考えられる。</p> <p>(東西線) ■東西線ホームから日比谷線ホームまでの乗換移動時間短縮効果 ■停車時間短縮による次駅までの所要時間短縮効果 ■停車時間短縮による後続列車の茅場町駅までの所要時間短縮効果</p> <p>(日比谷線) ■停車時間短縮による次駅までの所要時間短縮効果 ■停車時間短縮による後続列車の茅場町駅までの所要時間短縮効果</p>									
社会経済情 勢等の変化	都区部全体の従業人口は、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて4%増加しており、茅場町駅が位置する中央区の従業人口は、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて2%増加しており、東西線・日比谷線は従業人口が増加している市区を通過している。また、茅場町駅が位置する中央区の夜間人口は、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて15%増加している。他にも隣接する千代田区の夜間人口が20%以上増加している。									
主な事業の 進捗状況	2022年度の供用開始を目指して工事を進めている。									
主な事業の 進捗の見込み	<p><事業の実行性> 関係主体の合意 工事にあたり道路管理者等と継続して調整を行っている。</p> <p><事業の進捗> 日比谷線のホームの工事については2016年度に工事完了しすでに供用開始している、その他工事については完成に向け引き続き工事を実施している。</p>									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性 対応方針	<p>施工方法の見直し等を通じて費用縮減に努めていく。</p> <p>事業継続</p>									
対応方針理 由	東西線茅場町駅改良事業は、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、実施環境、事業の進捗状況及び費用縮減や代替案立案等の可能性の視点等について再評価を行った結果、事業の妥当性が認められることから、また、事業評価監視委員会の審議の結果、事業の継続が妥当との意見を受けたことから、事業を継続することとした。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続が妥当である。									

再評価 総括表

【都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業)】

事業主体【東京地下鉄株式会社】

事業名 (箇所名)	銀座線浅草駅改良事業		担当課	鉄道局都市鉄道政策課		事業 主体	東京地下鉄株式会社			
			担当課長名	都市鉄道政策課長 吉田昭二						
実施箇所	銀座線浅草駅									
該当基準	長期間継続中									
主な事業の 諸元	浅草駅構内折返し線の増設									
事業期間	事業採択	2015年度	完了	2023年度						
総事業費(億円)	96		残事業費(億円)		85					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 銀座線は朝ラッシュ時間帯は渋谷方面に毎時30本運転を行っており、運行本数を確保するためには浅草駅折返し線の構造上の制約から上野車両基地より渋谷方面列車の運行に支障がある方式(平面交差)で列車を出庫せざるを得ない状況となっている。このため、一方の遅延発生時に両方向へ遅延波及する要因となっている。それにより、銀座線全体での朝ラッシュ時間帯の所定運行本数が確保できておらず、遅延による列車間隔の拡大から駅での待ち時間及び列車ごとの混雑が増加し、さらに駅での乗降に時間がかかることから所要時間が増加している。なお、現状の浅草の構造では浅草～渋谷駅間で発生した列車遅延の削減は限定的である。</p> <p><事業概要及び目的> 銀座線浅草駅折返し線整備(折返し線延伸)により浅草駅の構造上の制約が解消されることから、上野車両基地から浅草方面への出庫を設定し、朝ラッシュ時間帯での上野駅での平面交差を解消させる。これにより、上野駅での平面交差解消により遅延発生を防ぎ朝ラッシュ時間帯の所定運用本数を確保することで駅での待ち時間の短縮及び列車ごとの混雑率の減少、所要時間の短縮を図ることを目的とする。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:交通政策審議会答申第198号では、対応の必要性が増大している事柄について遅延対策が挙げられている。 ・施策目標:東京メトロの中期経営計画において銀座線の輸送改善施策として浅草駅折返し線改良事業について記載している。</p>									
便益の主な 根拠	<p>■上野駅平面交差解消による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所定運転本数の確保による各駅待ち時間短縮(平均約4.5秒)及び車内混雑不効用の緩和 ・駅停車時間短縮に伴う所要時間短縮(平均約5秒) ・稲荷町～上野駅間停止解消による所要時間短縮(平均約22秒) <p>※浅草駅の構造上の制約の解消による運転方法の変更により副次的に下記の便益も算出できる</p> <p>■浅草駅折返し線を使った運転による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浅草～田原町駅間速度制限解消による所要時間短縮(平均約10秒) ・駅間停止解消による田原町～浅草駅間所要時間短縮(平均約19秒) ・上野～浅草間列車増発による駅待ち時間短縮(最大約52.5秒) ・浅草駅A口への降車客及び雷門口からの乗車客の移動時間増加 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		2019年度							
	B:総便益 (億円)	105	C:総費用(億円)	91	全体B/C	1.15	B-C	14	EIRR (%)	5.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	105	C:総費用(億円)	80	継続B/C	1.31				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.04~1.27		1.18~1.44						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.05~1.28		1.19~1.46						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.13~1.13		1.29~1.33						
事業の効果 等	<p>■上野駅平面交差解消による効果</p> <p>■浅草駅折返し線を使った運転による効果</p>									
社会経済情 勢等の変化	浅草駅が位置する台東区の夜間人口は、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて13%増加している。銀座線沿線では、他にも中央区の夜間人口が15%増加している。また都区部全体では、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて4%増加している。浅草駅が位置する台東区の従業人口は、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて3%減少している。銀座線沿線では、他に中央区の従業人口が2%増加している。また都区部全体では、2010年(H22)⇒2015年(H27)にかけて4%増加している。									
主な事業の 進捗状況	2023年度の供用開始を目指して工事を進めている。									
主な事業の 進捗の見込み	<p><事業の実行性> 関係主体の合意 工事にあたり道路管理者等と継続して調整を行っている。 <事業の進捗> 完成に向け引き続き工事を実施している。</p>									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	施工方法の見直し等を通じて費用削減に努めていく。									
対応方針	事業継続									
対応方針理 由	銀座線浅草駅折返し線整備事業は、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、実施環境、事業の進捗状況及び費用削減や代替案立案等の可能性の視点等について再評価を行った結果、事業の妥当性が認められることから、また、事業評価監視委員会の審議の結果、事業の継続が妥当との意見を受けたことから、事業を継続することとした。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続が妥当である。									

再評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】 事業者名【一般社団法人海老名市地域公共交通協議会】

○事業内容 ※新規事業採択時評価と数値が異なる場合は、その理由を付記。				
概要	事業名	相鉄海老名駅総合改善事業		
	供用年度	整備区間	相鉄本線 海老名駅	
		新規事業採択時	2020年度 (建設期間：2015～2019年)	新規事業採択時 50.0億円 (2014年度)
		再評価時	2022年度 (建設期間：2015～2021年)	再評価時 64.23億円 (2018年度)
	変更理由：仮設工事での支障物により協議・計画変更に時間を要した為		変更理由：杭の鋼管補強範囲変更、物価上昇等	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> 海老名駅は島式1面2線の地平駅であり、改札口はホーム端部の1箇所しかなく、乗降客が特定の車両に集中している。また、小田急電鉄(株)、東日本旅客鉄道(株)との乗換駅である事から、朝夕ラッシュ時には乗換流動が多く、混雑が著しい。 西口地区土地区画整理により、2015年度に西口がまちびらきした効果もあり駅利用者は増加傾向にある。今後も駅間地区開発や神奈川東部方面線整備により、駅利用者が増加する可能性があり、現状の駅構造のまま鉄道需要が増加すれば、混雑悪化により利用者の利便性、安全性に多大な悪影響が出ると考えられる。 海老名駅周辺地区は、地域の交通ターミナルであり、都市拠点となっているが、鉄道により東西市街地が分断され東北側市街地からの利用が不便である。 これらの課題を踏まえ、相鉄北口改札の設置を含む海老名駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や、利用者の利便性向上やまちづくりの推進を図るものである。 			
	<p>《事業目的》</p> <ol style="list-style-type: none"> 海老名駅北口改札、連絡通路、南2階改札口の設置により、現在の改札付近での混雑を緩和するとともに、駅の北側方面市街地からの利用者の利便性を向上する。 耐震性の確保および避難経路が増強された駅舎への改築により、万一の災害時の安全性を確保する。 駅機能の高度化（保育施設の整備） 	<p>《関連する政策目標》</p> <ol style="list-style-type: none"> 国土交通省政策評価基本計画 <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。 地域計画等 <ul style="list-style-type: none"> 海老名駅東西一体のまちづくりの推進により、にぎわいと活力のある元気なまちづくりの実現（海老名市実施計画、第四次総合計画より） 海老名駅の駅施設、及び駅から市役所や病院等に至る道路のバリアフリー化に配慮した整備推進により、誰もが使いやすい交流拠点・市街地空間を確保（海老名市都市マスタープランより） 		
<事業の必要性等に関する視点>				
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
・長期に渡る景気上昇局面および東京オリンピック・パラリンピック開催に伴い、労務単価や資材価格等の建設コストが当初想定よりも増加した。				
○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析）				
評価項目	評価結果			
	《効果・影響及び指標》	《事業目的、政策目標との関係》		
■利用者への効果・影響	・混雑緩和 改札が3箇所となって利用者が分散し、現在の改札付近での混雑が緩和される	・混雑緩和により、歩行速度低下の解消や安全性・利便性の向上		
	・駅舎の耐震化、避難経路増強 利用者や鉄道運行の安全性が図られる。	・利用者や鉄道運行の安全性確保		
	・保育施設の整備により利便性向上 保育施設の整備により、子育て世代の利便性向上が図られる。	・待機児童解消に寄与		

■ 社会全体への効果・影響	住民生活	・ 駅舎の2層化及び北口改札の新設により、乗り継ぎの利便性や駅の北側方面からの利便性が向上			・ 2階部分の連絡通路から既存自由通路への接続が可能となり、駅を中心としたまちづくりに貢献			
	地域経済	・ 保育施設の整備により保育所入所児童数が増加			・ 駅機能の高度化が実現 ・ 待機児童解消に寄与			
■ 費用便益分析 〔2018年度価格〕 ※計算期間：30年(50年)	事業全体	費用	55.1億円 (56.6億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、施設更新費			
		便益	211.5億円 (257.3億円)		貨幣換算した主要な便益：移動抵抗軽減、維持管理費			
	指標	費用便益比 B/C	3.8 (4.5)	純現在 価値 NPV	156.3億円 (200.7 億円)	経済的内部収益率 EIRR	14.1% (14.1%)	
	残事業	費用	「継続した場合」 55.1億円(56.6億円) :既存駅舎解体、新駅舎建設等			「中止した場合」 24.3億円(24.3億円) :既投資額、新設構造物の撤去、既存駅舎の復旧		
		便益	「継続した場合」 211.5億円(257.3億円)			「中止した場合」 0億円(0億円)		
指標		費用便益比 B/C	6.9 (8.0)	純現在 価値 NPV	180.7億円 (225.1億 円)	経済的内部収益率 EIRR	32.6% (32.6%)	
感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±1年			
	B/C 6.2~7.6 (7.2~8.8) NPV 159~202億円 (199~251億円) EIRR 35.6~29.5% (35.6~29.5%)		B/C 5.9~8.2 (6.9~9.5) NPV 157~185億円 (220~230億円) EIRR 27.7~39.5% (27.7~39.5%)		B/C 6.7~7.0 (7.8~8.1) NPV 172~189億円 (215~235億円) EIRR 28.0~39.4% (28.0~39.4%)			
<p>設定した「中止した場合」の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2018年度末を基準とし、中止した場合の費用として2018年度までの既投資額のほか、既設構造物【木製覆工や既設ホーム・上屋の仮設化等仮設物、及び新設駅舎の基礎杭(一部)】の撤去および既存駅舎の原状復旧費用を計上した。 ・ 既発現便益や中止したとしても部分的な供用で発生する便益等、中止した場合の便益はなしとした。 <p>費用便益分析の基礎とした需要予測</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 相鉄海老名駅 供用開始年度乗降人員 127,737人/日 供用開始30年後乗降人員 116,121人/日 ・ 費用便益分析に反映した変更要素 <ul style="list-style-type: none"> ア 事業費増嵩、供用開始年度変更を反映 イ 駅舎レイアウト変更による移動抵抗軽減の差異を反映 ウ 将来推計人口、時間評価値を最新情報に基づき更新 								
<p>○事業の進捗の状況</p> <p>地中障害物等による基礎杭打設の遅れ及びこれに伴う設計変更等により、現在は2022年度の供用開始に向けて事業が進捗している。</p>								

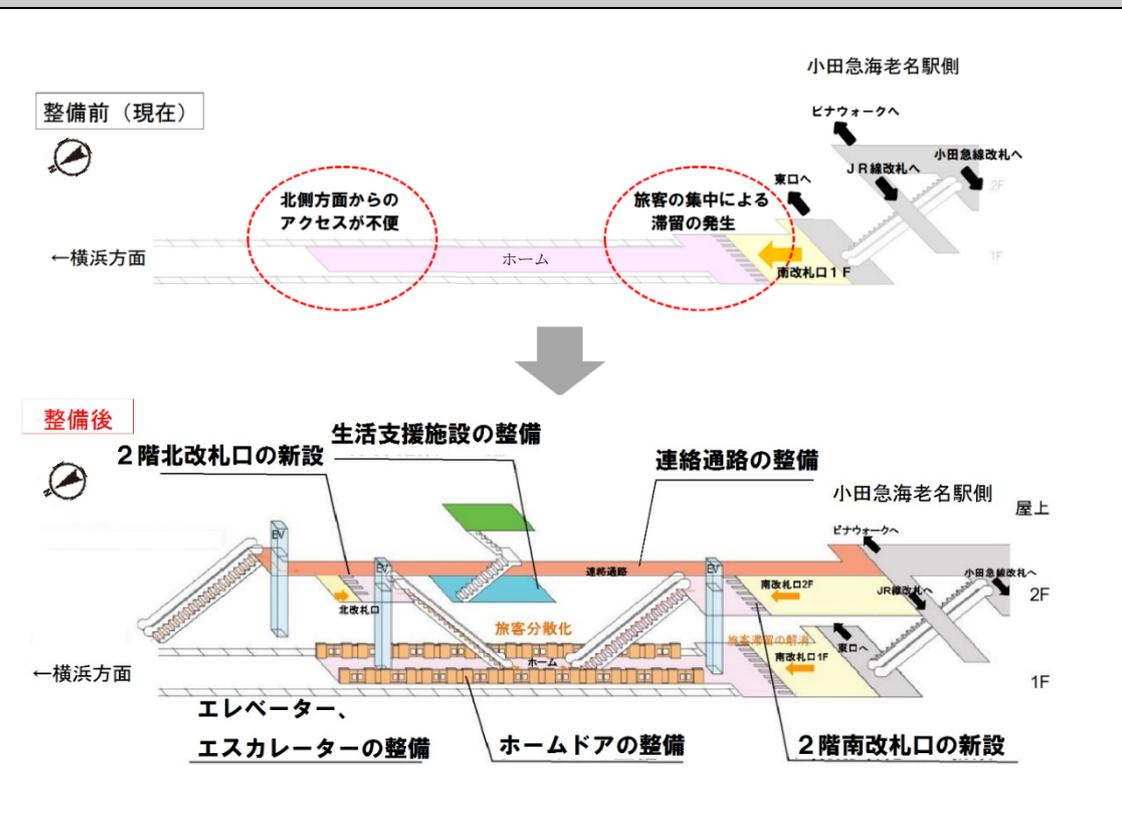
<事業の進捗の見込みの視点>

事業の実行性	・ 関係自治体等の合意 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、海老名市、地元代表、鉄道事業者で協議会を設立して事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。
事業の成立性	・ 上位計画との関係 鉄道3路線間の乗継利便性、駅東西連絡性向上等「交通結節点の機能強化」として駅機能の改善を促進する事が海老名市都市マスタープランで掲げられている。

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

- ・ 延伸させるホーム長を当初より縮小させる事が可能な工事計画に変更したほか、商業エリアを上下移動のないワンフロアの店舗とする事で地上3階建の当初計画を地上2階建とする店舗区画の見直し、屋上利用の中止による鉄骨重量の削減等を実施し、物価上昇等による事業費増額を最小限に抑えている。
- ・ 今後も安全性を確保した上で、コスト縮減を常に念頭に置いて事業を推進していく。

○概要図（位置図）



(参考) 完成イメージ図

○対応方針（評価結果のまとめ）	
事業の必要性、投資効果は依然として高いため、事業を継続する。	
○事業再評価分科会の結論・意見	
結論	事業の継続を妥当と判断する。
意見	事業目的である、駅北側方面市街地からの利便性向上や保育施設整備等の観点から、依然として事業の必要性は高い。投資効果も高く、将来にわたり需要が見込まれる事から、事業の着実な推進が求められる。
○備考	
<p>※評価実施時期： 2020年3月</p> <p>※評価の過程で使用したデータ、文献等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012 ・大規模開発地区関連交通計画マニュアル ・将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所公表） ・東京都市圏パーソントリップ調査 ・その他各種統計 	

<参考資料>

表 1 費用便益分析結果（事業全体）

前提条件					
評価年次	2019年度	開業年次	2022年度	建設期間	2015～2021年度
社会的割引率	4%	時間評価値	41.96円/分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [2018年度価格] 計算期間：30年（50年）					
便益	利用者便益		21,150百万円（25,735百万円）		
		移動抵抗減 維持管理費	21,332百万円（25,962百万円） -182百万円（-227百万円）		
	供給者便益		—		
	便益計		21,150百万円（25,735百万円）		
費用	建設投資額	建設費	5,229百万円（5,229百万円）		
	再投資額		286百万円（433百万円）		
	費用計		5,515百万円（5,663百万円）		

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。

表 2 費用便益分析結果（残事業）

前提条件					
評価年次	2019年	開業年次	2022年	建設期間	2015～2021年
社会的割引率	4%	時間評価値	41.96円/分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [2018年度価格] 計算期間：30年（50年）					
便益	利用者便益		21,150百万円（25,735百万円）		
		移動抵抗減 維持管理費	21,332百万円（25,962百万円） -182百万円（-227百万円）		
	供給者便益		—		
	便益計		21,150百万円（25,735百万円）		
費用	建設投資額		5,229百万円（5,229百万円）		
		建設費	5,229百万円（5,229百万円）		
		中止した場合の想定費用	-2,439百万円（-2,439百万円）		
	費用計		3,076百万円（3,223百万円）		

注1：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。

注2：中止した場合の想定費用については、マイナスの費用として計上する。

完了後の事後評価結果一覧 (令和2年3月現在)

【都市・幹線鉄道整備事業】
(幹線鉄道等活性化事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
ひたちなか海浜鉄道新駅設置事業 ひたちなか市公共交通活性化協議会	5年以内	0.3	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) 0.30億円 実績値 0.30億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) 1年 実績値 1年</p> <p>利用者数 想定値(新規採択時) 40人/日 実績値 平成31年度 72人/日</p> <p>※設置時の想定として、利用者は40名/日(定期外で20名/日、通学定期5名/日、通勤定期5名/日)と見込んでいたが、60名/日以上で増加傾向にあり、定期外より定期利用が多くなっている。</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の団地や住宅地から最寄駅までの距離が短縮され、利便性が向上した。 ・市中心部とを結ぶ公共交通機関が整備され、利便性が向上した。 ・駅前に乗降スペースを確保し、自家用車での送迎を可能としたことから、公共交通利用の促進に寄与したと考えられる。 ・駐輪場や駅前の乗降スペース、スロープの整備を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。 <p>■費用便益分析</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) 2.4 (便益 0.70億円 費用 0.29億円) 実績値(事後評価時) 3.9 (便益 1.13億円 費用 0.29億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセスの改善による利用者の利便性向上という目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。 <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 大)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
城端線新駅設置事業 城端・氷見線活性化推進協議会	5年以内	1.6	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p>事業費 想定値（新規採択時）：2.3億円 実績値：1.6億円</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 1,159人/日（新規採択時予測） 827人/日（開業時） 1,041人/日（開業5年目）</p> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者への効果・影響、社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線新駅（新高岡駅）から高岡駅への移動時間が短縮し、（9分→5分）高岡市街地から新幹線駅へのアクセス性が向上した。 ・新駅の利用者数の増加に合わせて、城端線の利用者数も増加傾向がみられる。 ・沿線自治体の人口が減少する中で、城端線と高岡駅で接続するあいの風とやま鉄道の利用者数の増加傾向がみられるとともに、氷見線や万葉線の利用者数も横ばい傾向がみられる。 ・城端線やあいの風とやま鉄道では、定期利用者数の増加傾向がみられ、沿線住民等の公共交通利用が定着してきている。 ・新高岡駅への自動車によるアクセスを緩和させ、新高岡駅周辺駐車場の満車解消に役立っている。 ・路線バスの延伸（新高岡駅）もあり、新高岡駅周辺施設（高岡スポーツコア、イオンモール高岡、高岡テクノドーム、済生会高岡病院等）へのアクセス手段として利用され、高校生等の需要喚起に繋がった。 ・新駅周辺の商業施設での増床が実施され、住民等の利便性が向上するとともに、新駅周辺の広域的な商業機能が強化された。 ・新駅周辺に立地する観光施設の一つである瑞龍寺へのアクセス性が向上し、観光客入込数も増加傾向となっている。 ・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た。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C（30年）3.49 （便益6.3億円 費用1.8億円）</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、改善措置の必要はないと考えられる。 ・一方、新高岡駅設置の価値を高めるためにも北部地区と公共交通の連絡強化策を検討し、需要喚起を行う必要がある。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、今後の事後評価の必要はないと考えられる。 <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"> ・本事業においては、当初設定した事業目的に即した統計資料等から事後評価を実施することができたことから、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はないと考えられる。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 （課長 木村 大）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
富山地方鉄道新駅 設置事業 黒部市公共交通戦 略推進協議会	5年以内	1.8	<p>○費用対効果分析と算定基礎となった要因の変化 全体事業費1.8億円、工期2013年度～2014年度 B/C 2.39 (B: 7.47億円、C: 3.13億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅とのアクセス性向上した。(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) ・新幹線駅から各方向への鉄道利者を865人/日としていたが、マイカー等による無料駐車場の利用過多により、公共交通利用が伸び悩んだ結果、363人/日(令和元年12月末現在)に留まっている。 ・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た。 ・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が短縮し、利便性が向上した。しかしながら、公共交通(富山地方鉄道)の乗り換えによる新幹線利用よりもマイカーによる黒部宇奈月温泉駅無料駐車場の利用が圧倒的に多く、新黒部駅利用者数は伸び悩んでいる。 ・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が短縮し、観光入込客数が増加したが、平成29年からは自然災害等の影響により減少に転じている。 ・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た。 (新幹線から富山地方鉄道への乗り換え) ・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図られた。 ・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た。 <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"> ・事業の実施による自然環境や生活環境等に及ぼした影響は、特になし。 <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業時の予測より公共交通を利用した北陸新幹線利用者が少ないことから、公共交通の利用促進を図る必要がある。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・黒部宇奈月温泉駅乗降者数と同様、新黒部駅利用者の定点観測を行い、常に利用者動向の把握を務めることが必要である。 <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"> ・同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要は認められない。 	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村 大)

【整備新幹線事業】
 (整備新幹線整備事業)

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)
北陸新幹線 (長野・金沢間) (H4～H27) (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	5年以内	16,988	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 (想定値: H24変更認可時) 17,801億円 (実績値) 16,988億円 工期 (想定値: H21変更認可時) 平成26年度末 (実績値) 平成27年3月 輸送密度 (想定値: H23再評価時) 21,800人キロ/日・km (実績値: 平成27年度) 23,500人キロ/日・km (輸送密度はともに長野・金沢間、平成27年度の想定値・実績値) B/C 1.05 (B: 34,414億円、C: 32,937億円)、NPV 1,477億円、EIRR 4.2% (事業の効果の発現状況) 利用者への効果影響 長野・金沢間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前: 平成26年度) 10,200人/日 (開業後: 平成30年度) 22,500人/日 高崎・金沢間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前: 平成26年度) 17,600人/日 (開業後: 平成30年度) 35,900人/日 東京・金沢間の下り運行本数(実績値) (開業前: 上越新幹線・はくたかの乗り継ぎ本数) 18本 (開業後: 北陸新幹線) 24本 長野・金沢間の所要時間 約2時間19分短縮(実績値) (開業前: H26.4時刻表) 3時間47分 (開業後: H31.4時刻表) 2時間28分 東京・富山間の所要時間 約1時間3分短縮(実績値) (開業前: H26.4時刻表) 3時間11分 (開業後: H31.4時刻表) 2時間8分 東京駅からの3時間以内到達圏人口(北陸新幹線沿線(長野以西)(H27人口)) (開業前: H26.3時刻表より) 約580万人 (開業後: H29.3時刻表より) 約750万人 社会全体への効果影響 沿線地域の交流人口が増加 (石川県・首都圏間) 約1.4倍 (開業前: H26年度) 約350万人/年 (開業後: H29年度) 約490万人/年 (富山県・首都圏間) 約1.4倍 (開業前: H26年度) 約240万人/年 (開業後: H29年度) 約330万人/年 北陸新幹線の沿線地域で観光入込み客が増加傾向 (富山県) 約1.3倍 (開業前: H26年度) 約1,000万人/年 (開業後: H27年度) 約1,270万人/年 北陸新幹線の沿線地域での宿泊客数や芸術・文化施設の入場者数が増加傾向 (県外からの石川県への宿泊客数) 約1.2倍 (開業前: H26年度) 約480万人/年 (開業後: H27年度) 約580万人/年 経済波及効果 全国約950億円/年 二次交通への波及(開業前: H26年度→開業後: H27年度) (富山市内軌道利用者数) 約1.1倍 (金沢市内の路線バス利用者数) 約1.2倍 (金沢市内レンタサイクル利用回数) 約1.7倍 北陸新幹線沿線の公示地価が上昇傾向 訪日外国人数が増加傾向(開業前: H26年度→開業後: H30年度) (外国人宿泊者数) 石川県: 約2.7倍 富山県: 2.0倍 (全国: 2.0倍)	対応なし	鉄道局 施設課 (課長 杉野浩茂)

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)
			<p>(社会経済情勢の変化) 沿線地域の人口の想定値(H23時の2030年時想定人口)と実績値(R1時の2030年時想定人口)の比較では1%多い 経済成長率の想定値(H23時の2030時想定経済成長率)と実績値(R1時の2030時想定経済成長率)の比較では3%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(H26時に対して全国で約2.0倍)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業による効果は、開業により鉄道の利用者数が増加するなど利用者への効果が十分にみとめられる。また、地域間の交流人口増加や、観光への影響など、社会全体への効果もみられ、さらに大雪などの災害対策や、安全、環境などへの効果も発揮されていることから、事業による効果の発現状況は良好であると考えられる。そのため、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。</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>		

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）】

事業者名【ひたちなか市公共交通活性化協議会（ひたちなか海浜鉄道）】

○事業概要 注1							
事業名	ひたちなか海浜鉄道新駅設置事業			整備施設	高田の鉄橋駅		
事業期間	平成26年7月1日（工事着手） ～平成26年9月30日（工事竣工）			総事業費	30百万円		
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 今回新駅の設置を予定している場所は、沿線に住宅地が位置しているにもかかわらず、駅間が離れているため、近隣の住民は最寄りの駅から遠い状況にあり、鉄道が利用しにくい状況にある。そのため、同地域にある高齢化の進む団地から、新駅の設置の要望書が提出されている。 今後、沿線人口が減少し日常的な利用者が減少することが見込まれるため、団地などの近くに新駅を設置し利便性を向上させるとともに、周辺地域のまちづくりを合わせて進めることで、利用者の底上げを図る。 また、新駅設置場所は区画整理の北部に位置し、沿線では数少ない人口の増加している地域であることから、将来的な利用者の確保も期待できる。						
	≪事業目的≫ ・中根駅と那珂湊駅間の住宅地と当該土地中心部とを結ぶ公共交通機関を整備する。 ・駅新設により、地域利便性の向上と新たな利用者を開拓することにより、当該路線の経営安定化を通じて地域交通の持続的な確保を図る。			≪関連する政策目標≫ ひたちなか海浜鉄道は市及び茨城交通が出資する第三セクターの鉄道である。 ひたちなか市総合計画後期基本計画において、新駅設置を視野に入れた「公共交通機関の充実」が掲げられている。			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
・ひたちなか市全体及び新駅周辺地域の人口は微減、沿線地域在住の高校生数はほぼ横ばいであり、新駅周辺で大きな変化はない。 ・湊線の定期利用者数の推移は安定しており、通勤利用は伸び続けている。							
○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 注1							
要因	想定値（新規採択時）		実績値		変化の要因		
事業費	30百万円		30百万円		なし		
工期	3ヶ月		3ヶ月		なし		
輸送人員	40人/日		72人/日（開業5年目）		利便性の向上により利用客が増加した。		
○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		・沿線の団地や住宅地から最寄駅までの距離が短縮され、利便性が向上した。 ・市中心部とを結ぶ公共交通機関が整備され、利便性が向上した。					
■社会全体への効果影響	住民生活	・駅前に乗降スペースを確保し、自家用車での送迎を可能としたことから、公共交通利用の促進に寄与したと考えられる。 ・駐輪場や駅前の乗降スペース、スロープの整備を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。					
	地域経済						
	地域社会						
	環境安全						
■費用便益分析〔令和元年度価格〕注2 計算期間：30年（50年）	費用	28.85百万円 （28.85百万円）	総事業費				
	便益	54.13百万円 （70.40百万円）	移動時間短縮，路線利用者増加				
	指標	費用便益比 B/C	3.0 (3.9)	純現在価値 NPV	59.07 (83.77)	経済的内部 収益率 EIRR	12.17 (12.34)
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、令和元年度（事後評価時点）以降を予測							

<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"> ・特になし
<p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセスの改善による利用者の利便性向上という目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。
<p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること、また、費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はないと考える。
<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"> ・同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。
<p>○概要図（位置図）</p> <p>【整備前】</p> <p>【整備後】</p>
<p>○備考</p> <p>※評価実施時期：令和元年7月</p> <p>※評価の過程で使用したデータ、文献等 湊線第二期基本計画（25年度～29年度）、湊線第三期基本計画（30年度～34年度）、ひたちなか市地域公共交通網形成計画（平成29年7月）、厚生労働省「毎月勤労統計調査」（令和元年5月）</p> <p>※評価の実施者：ひたちなか海浜鉄道株式会社管理部管理課</p>

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：表中の（）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価 総括表

【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】

○事業概要 注1			
事業名	城端線新駅設置事業	整備区間	高岡・二塚間
事業期間	平成24年12月26日（施行認可） ～平成27年3月14日（開業）	総事業費	1.6億円（平成26年度価格）
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫ 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23年3月29日）、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≫</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 	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高岡市都市計画マスタープラン（平成17年3月策定） （賑わいと活気のある都市づくり） （交通利便性の高い交流の都市づくり） ・高岡市総合交通戦略（平成26年3月策定） （都市の成長を高める広域交通体系の構築） 	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線（長野～金沢）が開業した（2015年3月）。 ・新幹線開業に合わせた新高岡駅・高岡駅周辺のまちづくりが進展している。 ・高岡市を中心とする自治体の人口減少が進んでいる。 ・経済活動が誘発されている。 			
○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 注1			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	2.3億円	1.6億円	共通する工事費の精査（当該工事内、当該工事と関連工事）等により実績値が想定値を下回った。
工期	2年0ヶ月	2年0ヶ月	－
輸送人員	1,159人/日（開業時※） ※ 往復（平成27年度）	827人/日（開業時※） ※ 往復（平成27年） 1,041人/日（開業5年目） ※ 往復（令和元年）	特に、氷見線や万葉線を経由して城端線新駅にアクセスする利用者の高岡駅での乗り換え抵抗感等が、当初の想定以上に大きく、実績値が想定値を下回った。

○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		<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線新駅（新高岡駅）から高岡駅への移動時間が短縮し、（9分→5分）高岡市街地から新幹線駅へのアクセス性が向上した。 ・新駅の利用者数の増加に合わせて、城端線の利用者数も増加傾向がみられる。 					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体の人口が減少する中で、城端線と高岡駅で接続するあいの風とやま鉄道の利用者数の増加傾向がみられるとともに、氷見線や万葉線の利用者数も横ばい傾向がみられる。 					
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・城端線やあいの風とやま鉄道では、定期利用者数の増加傾向がみられ、沿線住民等の公共交通利用が定着してきている。 ・新高岡駅への自動車によるアクセスを緩和させ、新高岡駅周辺駐車場の満車解消に役立っている。 					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの延伸（新高岡駅）もあり、新高岡駅周辺施設（高岡スポーツコア、イオンモール高岡、高岡テクノドーム、済生会高岡病院等）へのアクセス手段として利用され、高校生等の需要喚起に繋がった。 					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅周辺の商業施設での増床が実施され、住民等の利便性が向上するとともに、新駅周辺の広域的な商業機能が強化された。 					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅周辺に立地する観光施設の一つである瑞龍寺へのアクセス性が向上し、観光客入込数も増加傾向となっている。 ・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た。 					
■費用便益分析〔令和元年度価格〕注2 計算期間： 30年（50年）	費用	1.8億円 （1.9億円）	建設費、維持管理費（貨幣換算した主要な費用）				
	便益	6.3億円 （7.9億円）	移動時間短縮（貨幣換算した主要な費用）				
	指標	費用便益比 B/C	3.49 （4.23）	純現在価値 NPV	4.5億円 （6.0億円）	経済的内部 収益率 FIRR	17.14% （17.20%）
	※新規事業採択時評価と数値が異なる理由は、以下のとおりである <ul style="list-style-type: none"> ・建設費の減額 ・維持管理費の減額 ・想定利用者数の未達（想定していた利用者数に対して、北部地区の利用者が少ない） 						
■採算性分析		開業後の実績に基づき、平成30年度（事後評価時点）以降を予測 単年度営業収支黒字転換年 27年 累積資金収支黒字転換年 29年 財務的内部収益率 FIRR 17.14% （※前提とした資金調達スキームを添付）					
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成30年度（事後評価時点）以降の利用者数を、986人／日（H30実績）と設定 ※城端線新駅のみ（往復）							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民等の日常生活における公共交通利用や新幹線利用時の公共交通利用が定着してきていることから、地球温暖化への負荷の軽減に一定程度寄与しているものと考えられる。 							
○改善措置の必要性							
<ul style="list-style-type: none"> ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、改善措置の必要はないと考えられる。 ・一方、新高岡駅設置の価値を高めるためにも北部地区と公共交通の連絡強化策を検討し、需要喚起を行う必要がある。 							
○今後の事後評価の必要性							
<ul style="list-style-type: none"> ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、事業目的である「新幹線の二次交通としての役割」や「新たな需要の開拓」、「城端・氷見線の利用促進、活性化」を達成する見込みであると考えられることから、今後の事後評価の必要はないと考えられる。 							

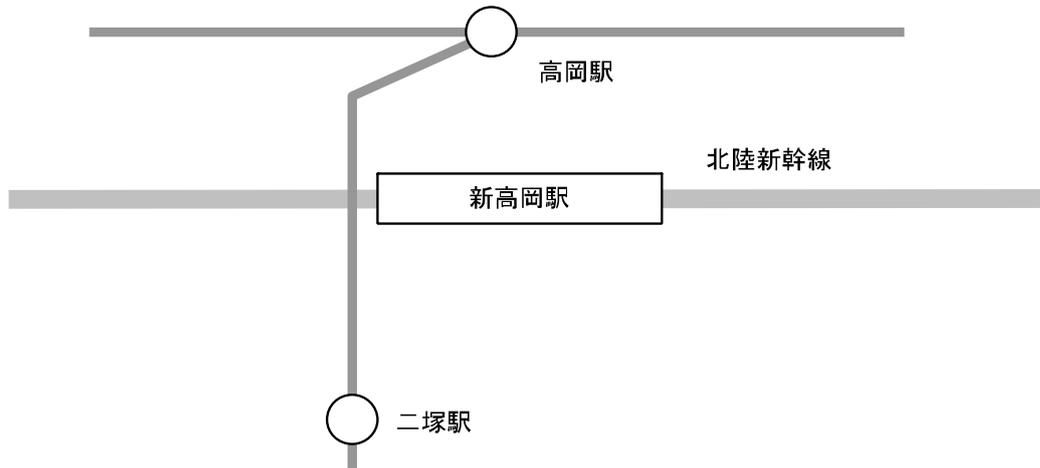
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

・本事業においては、当初設定した事業目的に即した統計資料等から事後評価を実施することができたことから、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はないと考えられる。

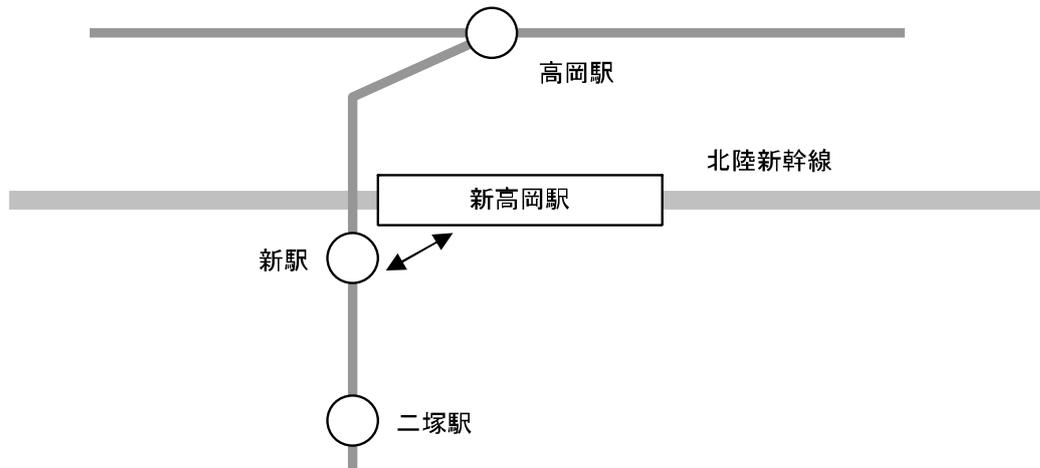
(その他)

○概要図 (位置図)

【整備前】



【整備後】



○備考

○評価実施時期

・令和元年度

○評価の過程で使用したデータ、文献等

- ・城端・氷見線活性化推進協議会資料 (城端・氷見線OD調査関係資料)
- ・城端線・氷見線利用実態調査
- ・富山県統計年鑑 (JR 城端線、JR 氷見線、あいの風とやま鉄道線)
- ・万葉線株式会社資料 (万葉線)
- ・高岡市統計書 (路線バス)
- ・高岡市資料 (中央駐車場の新幹線認証割引 利用台数、新駅周辺の主要観光施設等の観光客入込数)
- ・経済産業省資料 (店舗面積/イオンモール高岡)、イオンモール公式HP (延べ面積、専門店数)

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：表中の () 内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業）】

事業主体【黒部市公共交通戦略推進協議会】

○事業概要 注1			
事業名	富山地方鉄道新駅設置事業	整備区間	長屋駅～舌山駅間（1.4 km）
事業期間	平成25年10月24日(施行認可)～ 平成27年2月26日（開業）	総事業費	1.8億円（平成27年度価格）
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ■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		
	≪事業目的≫ ・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	≪関連する政策目標≫ ・「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、新駅の設置により、地域の一体性を高める公共交通機関として充実を図る方向付けがされている	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
新黒部駅開業とほぼ同時期の平成27年3月14日に北陸新幹線が開業した。			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 注1			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	2.1億円	1.8億円	
工期	2年0ヶ月	2年0ヶ月	
輸送人員	316万人/日（開業時） 316万人/日（開業5年目）	210万人/日（開業時） 132万人/日（開業5年目見込）	無料の黒部・宇奈月温泉駅駐車場の利用が多く、公共交通を利用して新幹線に乗り換える者が予想より少なかったため。
○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	■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）としていたが、マイカー一等による無料駐車場の利用過多により、公共交通利用が伸び悩んだ結果、363人/日（令和元年12月末現在）に留まっている。 ■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た。		

■社会全体への効果影響	住民生活	<p>市内中心部から東京方面や金沢方面へのアクセス時間が短縮し、利便性が向上した。</p> <p>しかしながら、公共交通（富山地方鉄道）の乗り換えによる新幹線利用よりもマイカーによる黒部宇奈月温泉駅無料駐車場の利用が圧倒的に多く、新黒部駅利用者数は伸び悩んでいる。</p> <p>【新黒部駅乗降客数】 H26 12,229人 ※H27.2.26新黒部駅開業 H27 210,156人 ※H27.3.14北陸新幹線開業 H28 167,394人 H29 144,681人 H30 126,615人 R1 99,699人（令和元年12月末現在）</p> <p>【黒部宇奈月温泉駅無料駐車場満車日数】（満車日数／駐車場利用可能日数） H27 20日／365日 H28 35日／365日 H29 47日／365日 H30 67日／365日 R1 54日／306日（令和2年1月末現在）</p>					
	地域経済	<p>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が短縮し、観光入込客数が増加したが、平成29年からは自然災害等の影響により減少に転じている。</p> <p>【H26】 宇奈月温泉入込客数 292千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 676千人 【H27】 宇奈月温泉入込客数 370千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 804千人 【H28】 宇奈月温泉入込客数 356千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 804千人 【H29】 宇奈月温泉入込客数 347千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 677千人 【H30】 宇奈月温泉入込客数 314千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 672千人 【R01】 宇奈月温泉入込客数 344千人 黒部峡谷鉄道乗降客数 657千人</p>					
	地域社会	<p>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た。（新幹線から富山地方鉄道への乗り換え）</p>					
	環境	<p>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図られた。</p>					
	安全	<p>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た。</p>					
	■費用便益分析 〔令和元年度価格〕注2 計算期間： 30年（50年）	費用	3.13億円（3.52億円）		建設費用、維持管理費		
便益		7.47億円（9.28億円）		移動時間短縮便益			
指標		費用便益比 B/C	2.39 (2.64)	純現在価値 NPV(=B-C)	4.34億円 (5.77億円)	経済的內部 収益率 EIRR	20.3% (20.4%)
<p>※新規事業採択時評価と数値が異なる場合は、その理由を付記。</p>							
■採算性分析	<p>長屋駅～舌山駅間 開業年度 210,156人／年（575人／日）</p>						
	<p>無料駐車場の利用が予想外に多く、公共交通を利用した北陸新幹線利用が思うように伸びなかった。</p>						
<p>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）</p>							
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p> <p>事業の実施による自然環境や生活環境等に及ぼした影響は、特になし。</p>							
<p>○改善措置の必要性</p> <p>開業時の予測より公共交通を利用した北陸新幹線利用者が少ないことから、公共交通の利用促進を図る必要がある。</p>							
<p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>黒部宇奈月温泉駅乗降者数と同様、新黒部駅利用者の定点観測を行い、常に利用者動向の把握を務めることが必要である。</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
同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要は認められない。
(その他)
○概要図（位置図）
<p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 
○備考
<p>※評価実施時期 令和元年4月～令和2年3月</p> <p>※評価の過程で使用したデータ、文献等 富山地方鉄道新黒部駅乗降客数／宇奈月温泉入湯客数／黒部峡谷鉄道乗降客数／黒部宇奈月温泉駅 駐車場満車状況／費用便益分析総括表（H24）／富山地方鉄道新駅開業による費用便益比の検討（H 24）</p> <p>※評価の体制（有識者の委員会等） 黒部市公共交通戦略推進協議会</p>

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：表中の（ ）内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

【新幹線鉄道整備事業】（事後評価）

事業主体 [鉄道・運輸機構]

1. 事業概要				
事業名	北陸新幹線 長野・金沢間	整備区間	長野・金沢間（線路延長 228km）	
事業期間	平成 4 年 8 月 6 日（工事実施計画認可） ～平成 27 年 3 月 14 日（開業）	総事業費	16,988 億円（最終額）	
2. 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>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、本区間は平成 4 年 8 月に西石動（仮称）信号場・金沢間がスーパー特急方式で着工された。</p>			
	<p>≪事業目的≫</p> <p>本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、以って国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。</p>	<p>≪関連する政策目標≫</p> <p>第四次全国総合開発計画、運輸政策審議会答申、公共投資基本計画等により、人や物の広域的な交流の拡大及びその効率化を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークを整備する。</p>		
3. 事業をとりまく社会の状況 〔報告書 p2-1～21〕				
<p>■経済成長率の変化</p> <p>■人口動態の変化</p> <p>■幹線旅客流動の変化</p>	<p>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。</p> <p>首都圏、近畿圏については平成 22 年から平成 27 年まで増加傾向が続いているが、沿線の長野県、新潟県、富山県、石川県は平成 2 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。</p> <p>平成 2 年から平成 27 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。</p>			
4. 事業に関する基本的事項の分析				
事項	想定値	実績値	変化の要因	
事業費（※1）	17,801 億円 〔H24 変更認可時〕	16,988 億円	技術開発等による縮減 物価上昇、法令・基準等の改正等	報告書 p3-2
工期（※2）	平成 26 年度末工事完了	平成 27 年 3 月		p3-3
輸送密度（定期外）（※3） （長野・金沢間）	21,800 人キロ/日・km （平成 27 年度を推計）	23,500 人キロ/日・km （平成 27 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	p3-7
<p>※1 事業費の想定値は、平成 24 年 3 月の変更認可時点。</p> <p>※2 工期の想定値は、平成 21 年 10 月の変更認可時点。</p> <p>※3 輸送密度の想定値は、平成 23 年度再評価時における想定値。</p>				
5. 事業による効果・影響の発現状況				
評価項目		評価結果		
5.1 利用者への効果影響	(1) 鉄道の輸送量の変化	<p>■整備区間の輸送密度の増加 〔報告書 p3-5〕 長野駅・金沢駅間の輸送密度 10,200 人キロ/日・km（開業前）→23,500 人キロ/日・km（開業 1 年目）</p> <p>■整備区間の鉄道利用実績の増加 〔報告書 p5-2～3〕 ・石川県・長野県間の鉄道利用実績 8 万人/年（開業前）→40 万人/年（開業 1 年目） ・石川県・首都圏間の鉄道利用実績 130 万人/年（開業前）→370 万人/年（開業 1 年目） ・富山県・長野県間の鉄道利用実績 5 万人/年（開業前）→30 万人/年（開業 1 年目） ・富山県・首都圏間の鉄道利用実績 130 万人/年（開業前）→280 万人/年（開業 1 年目）</p>		
	(2) 交通機関分担率の変化	<p>■主要区間の交通機関シェアの変化（平成 25 年→平成 29 年） 〔報告書 p5-14〕 ・石川県・首都圏間の交通機関別シェア 鉄道 35%→70%、航空 59%→25%</p>		
	(3) 運行本数の変化	<p>■主要区間の運行本数の増加 〔報告書 p5-22～24〕 ・東京駅・金沢駅間の下り運行本数 18 本（開業前）→24 本（平成 31 年） ・富山駅・金沢駅間の下り運行本数 41 本（開業前）→43 本（平成 31 年）</p>		

	(4) 時間短縮効果	■主要区間の所要時間の短縮 [報告書 p5-25~26] ・長野駅・金沢駅間の所要時間 2時間 19分短縮 (3時間 24分→1時間 5分) ・東京駅・金沢駅間の所要時間 1時間 19分短縮 (3時間 47分→2時間 28分) ・東京駅・富山駅間の所要時間 1時間 3分短縮 (3時間 11分→2時間 8分) ・富山駅・金沢駅間の所要時間 17分短縮 (36分→19分)					
	(5) 滞在可能時間の変化	■主要区間の滞在可能時間の変化 [報告書 p5-27~29] ・長野駅発の金沢駅での滞在可能時間 約5時間 21分増加 ・東京駅発の金沢駅での滞在可能時間 約4時間 13分増加 ・東京駅発の富山駅での滞在可能時間 約3時間 35分増加 ・富山駅発の金沢駅での滞在可能時間 約1時間減少					
	(6) 運賃・料金の変化	■主要区間の鉄道運賃・料金の変化 [報告書 p5-30~31] ・長野駅・金沢駅間の運賃・料金 5,700円→ 8,960円 ・東京駅・金沢駅間の運賃・料金 13,050円→ 14,120円 ・東京駅・富山駅間の運賃・料金 11,910円→ 12,730円 ・富山駅・金沢駅間の運賃・料金 2,670円→ 3,330円					
	(7) 時間到達圏の変化	■時間到達圏の変化 [報告書 p5-32] 東京駅から3時間以内到達圏人口 (北陸新幹線方面) 579万人→747万人					
5.2 社会全体への 効果影響	(1) 地域経済	■人的交流の活発化 [報告書 p5-128~129] 沿線地域と首都圏の交流人口が増加 石川県―首都圏 (約1.5倍)、石川県―関西圏 (約1.1倍) 富山県―首都圏 (約1.5倍)、富山県―関西圏 (約0.9倍) ■ビジネス移動への影響 [報告書 p5-130] 石川県と首都圏のビジネス目的での移動が約1.5倍に増加。また、そのうち鉄道利用のシェアは約33%から約79% (約2.4倍) に増加。 ■コンベンション開催数の変化 [報告書 p5-133] 石川県、富山県でのコンベンションの開催回数、参加者数が増加。					
	(2) 経済波及効果	■生産性向上による生産額の増加 [報告書 p5-135] 年間約947億円の増加					
	(3) 観光	■観光入込み客数の変化 [報告書 p5-138~139] 石川県における観光入込み客数が増加。特に金沢地域において増加が大きい。 また、日帰り客、宿泊客ともに増加している。 ■宿泊者数の変化 [報告書 p5-142] 開業前後で沿線の長野県、新潟県、富山県、石川県で宿泊者数が増加している。特に増加が大きい石川県では開業年において前年比約1.2倍に増加した。 ■訪日外国人の状況 [報告書 p5-146] 開業前 (平成26年) と開業後 (平成30年) を比較すると、全国の訪日外国人宿泊者数は増加率が199%となっているが、沿線各県はさらに大きく、長野県は228%、新潟県は250%、富山県は201%、石川県は269%の増加率を示す結果となった。					
5.3 災害対策への 効果影響	災害対策	■大雪での安定輸送 [報告書 p5-173~174] 平成30年2月の北陸地方を中心とした大雪の際、他の交通機関がマヒする中、新幹線はほぼ平常通りの運行を行い、雪に強い交通手段であることを示した。					
5.4 安全への効果 影響	安全	■乗客の死傷事故の減少 [報告書 p5-185] ■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					
5.5 環境への効果 影響	環境	■環境負荷の低減 [報告書 p5-186] 開業に伴う二酸化炭素 (CO ₂) の削減量は2.1t-CO ₂ /年と推計される。					
5.6 費用便益分析 [基準年：令和元 年度] 計算期間50年	(1) 費用	329 百億円			[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		
	(2) 便益	344 百億円			[貨幣換算した主な便益] 利用者便益、供給者便益等		
	(3) 指標	費用便益比 B/C	1.0	純現在価値 NPV	15 百億円	経済的内部 収益率 EIRR	4.2%
	上記分析の基礎とした需要推計 [報告書 p4-2] 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、 長野・金沢間の輸送密度：22,100 人キロ/日・km (令和2年度)						

5.7 その他	(1) 景観を考慮したデザイン	<p style="text-align: right;">〔報告書 p5-188〕</p> <p>■ 姫川橋りょうでは背景の山並みに溶け込む PC フィンバック橋を採用している。 【平成 19 年度 PC 技術協会賞（作品部門）受賞】</p> <p>■ 金沢駅は優美な曲線屋根により金沢のまちを流れる浅野川と犀川を表現したデザインとなっている。【平成 27 年度鉄道建築協会賞受賞】</p>
	(2) 技術開発・受賞	<p>■ 超膨張性と高圧帯水層を有する特殊地山に適合したトンネル施工技術の確立（飯山トンネル）【平成 20 年度土木学会技術賞（I）】 〔報告書 p5-192〕</p> <p>■ 最小限のインフラで最大級の効果を発揮する雪害対策の確立【平成 28 年土木学会技術賞（I）】 〔報告書 p5-194〕</p>
	(3) コスト縮減	<p>■ 雪害対策の見直しによるコスト改善 〔報告書 p5-196〕</p> <p>■ 軌道スラブの改良 〔報告書 p5-197〕</p>
5.8 まとめ	<p>本事業は、沿線自治体による地域づくりといった様々な努力と大幅な時間短縮効果も相まって、鉄道の輸送密度は想定値よりも約 8% 増加し、地域間の交流人口の活発化や、訪日外国人の増加にも効果が認められる。沿線地域に大きな効果をもたらした本事業の費用便益分析を行った結果は費用便益比が 1.0、経済的内部収益率は 4.2% に留まっているが、これは、約 230 km の区間を約 23 年の長い歳月をかけて建設したことが主な理由として考えられる。</p>	
6. 事業から得られた種々の教訓 〔報告書 p7-1〕		
<p>（事業費縮減の取り組みと課題） 本事業の事業費は、建設物価上昇の影響や法令・基準等の改正、地質不良等によって増加したものの、その 2 工事追加時の認可額から約 8% の増加に抑えられた。これらのコスト増は、計画段階では不確定なものであり、このような不確実性を当初からどこまで見込んでおくかも非常に重要な課題であると考ええる。</p> <p>（新幹線開業を活かした地域の取り組み） 本事業は認可から長い期間を経て開業したものであり、その間、沿線自治体等は長い時間をかけて開業の効果をより発現させるための取り組みを行ってきた。例えば駅周辺整備や二次交通の充実、駅を含めた景観向上など、それぞれの地域が持つ様々な資源を活用して地域の魅力を向上させた結果、観光面、産業面、その他各面での効果の発現に結びついている。 新幹線はいわば点と線の整備であり、点を結ぶ所要時間を大幅に短縮する効果がある。この効果を面的に広げ、地域に浸透させるためには沿線地域の取り組みが重要であると考えている。 機構としても蓄積された知見を活かして、開業効果が十分に発揮できるよう、沿線地域と協力しながら事業を進めていきたい。</p> <p>（事業の評価について） 本事業により、鉄道の利用者数が増加し、地域間の交流人口増加や、観光への影響など、社会全体への効果もみられ、さらに大雪などの災害対策や、安全、環境などへの効果も発揮されていることから本事業による効果の発現状況は良好であると考えられる。 本区間は、段階的に整備が進められている北陸新幹線の一部区間であり、将来、新大阪まで整備されることで、北陸新幹線全線としての評価が可能となる。今後、区間別の評価とともに、線区全体での評価を実施することなども、評価の視点として重要であると考ええる。</p>		
7. 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 〔報告書 p8-1〕		
<p>（今後の事後評価の必要性） 本事業による効果の発現状況は良好であると考えられるが、敦賀以西を含め、北陸新幹線の事業をより良いものにしていくためにも、当該地域の状況の変化を継続的に追跡していくことが必要である。</p>		

○概要図（位置図）

