

令和3年3月31日
国土交通省鉄道局

令和3年度予算及び令和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3年度予算及び令和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3年度予算に向けた新規事業採択時評価について (令和3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	42
合 計		42

令和3年度予算に向けた再評価について (令和3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			
整備新幹線整備事業	補助事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
合計		0	0	0	0	1	1	1	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和2年度に実施した完了後の事後評価について (令和3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	4	0	0	4	0	0	4	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		5	0	0	5	0	0	5	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

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

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (令和3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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 大江戸線 上野御徒町駅 東京都交通局	11	段差解消	<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 金指和彦)
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 光が丘駅 東京都交通局	7.0	段差解消	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線・名城線 本山駅 名古屋市交通局	5.4	段差解消	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 江坂駅 大阪市高速電気軌道(株)	3.4	段差解消	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 なかもず駅 大阪市高速電気軌道(株)	3.6	段差解消	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:転落防止柵) 谷町線(東梅田駅除く) 大阪市高速電気軌道(株)	111	転落防止柵	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:転落防止柵) 四ツ橋線(西梅田駅、大国町駅除く) 大阪市高速電気軌道(株)	42	転落防止柵	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:転落防止柵) 中央線 大阪市高速電気軌道(株)	67	転落防止柵	<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 金指和彦)

地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 堺筋線（堺筋本町駅除く） 大阪市高速電気軌道（株）	49	転落防止柵	<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 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 鶴舞線 名古屋市交通局	99	転落防止柵	<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 金指和彦)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
京急本線品川駅総合改善事業 京浜急行電鉄株式会社	72	151	【内訳】 移動時間短縮便益:151.2億円 期末残存価値:3.2億円 維持管理費:▲3.4億円 【主な根拠】 品川駅平均乗降人員:28万8千人/日	65	【内訳】 建設費:57.3億円 維持改良費・再投資費:8.0億円	2.3	・バリアフリー施設の充実による駅利用者の利便性向上 ・ホームドア設置による安全性の向上 ・観光案内施設等の整備による来街者等の利便性向上	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
予讃線多度津駅次世代ステーション創造事業 四国旅客鉄道株式会社	7.4	バリアフリー施設	・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 金指和彦)

(鉄道防災対策事業 (一般防災))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
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	1.9	落石等対策	<p><利用者への効果・影響> ・線路への落石等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。また、隣接する道路や家屋等への被害拡大防止にも寄与する。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
土讃線、牟岐線、予讃線、予土線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	1.4	落石等対策	<p><利用者への効果・影響> ・線路への落石等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。また、隣接する道路や家屋等への被害拡大防止にも寄与する。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業 (耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大井町線 鉄道施設の耐震対策事業 東急電鉄株式会社	1.0	耐震対策	<p><利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
本線 鉄道施設の耐震対策事業 京浜急行電鉄株式会社	0.29	耐震対策	<p><利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
羽田空港線 鉄道施設の耐震対策事業 東京モノレール株式会社	2.5	耐震対策	<p><利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
相模原線 鉄道施設の耐震対策事業 京王電鉄株式会社	3.0	耐震対策	<p><利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
大阪線、けいはんな線、京都線、奈良線、難波線、南大阪線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	24	耐震対策	<p><利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

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	2.6	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
和歌山港線 鉄道施設の耐震対策事業 和歌山県	1.5	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
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	3.5	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評 価	担当課 (担当課長名)
宗谷線、室蘭線 鉄道橋りょう・鉄道隣接斜面 の豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.39	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜、斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 京成電鉄株式会社	3.0	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
今津線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 阪急電鉄株式会社	1.0	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
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	1.8	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
高野線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 南海電気鉄道株式会社	0.15	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜等の被害を防止することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
土讃線、予讃線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p><社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。</p>	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
田園都市線、東横線、目黒線 鉄道施設の浸水対策事業 東急電鉄株式会社	0.56	浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下駅等への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切保安設備整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
常総線 踏切保安設備整備事業 関東鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
秩父本線 踏切保安設備整備事業 秩父鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
池袋線、国分寺線、新宿線、 多摩湖線、拝島線 踏切保安設備整備事業 西武鉄道株式会社	2.7	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.09	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

小湊鉄道線 踏切保安設備整備事業 小湊鉄道株式会社	0.18	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
京王線 踏切保安設備整備事業 京王電鉄株式会社	0.24	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
犬山線、瀬戸線、名古屋本線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	0.39	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
高野線、南海本線、加太線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.43	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
有馬線、三田線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.08	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電鉄株式会社	0.04	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>
徳島線、予讃線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社	0.02	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)</p>

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
東海道本線明石駅ホームドア 整備事業 西日本旅客鉄道株式会社	10	ホームドア	〈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 金指和彦)

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 [京浜急行電鉄株式会社]

○事業内容			
概要	事業名	京急本線品川駅総合改善事業	整備区間 京急本線 品川駅
	供用年度	令和11年度(建設期間：令和3年～令和11年度)	総事業費 72億円
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（交通政策審議会）において、京急品川駅の地平化・2面4線化等による乗換利便性や東西自由通路の延伸及び踏切除却による拠点性・回遊性向上が図られることを期待とされている。</p> <p>現状の京急品川駅は、様々な方面・種別の列車が運行しており、全種別の列車が停車する駅である。また、乗降人員の推移をみると、増加傾向にあり、今後も周辺開発により増加が見込まれる。</p> <p>＜駅舎＞</p> <p>京急品川駅は相対式2面3線の高架駅である。下りホームでは複数の方面・種別の列車が同一ホームより発着しているため、利用者にとってわかりづらく混雑している状況である。駅外へ出るためには地上レベルの改札（高輪口）を利用し、また、他社線との乗り換えるためには下りプラットホームの乗換改札（JR連絡口）を利用する。地上レベルの改札（高輪口）を出た後に港南口（東口）方面へ行くためには階段等による上下の移動が発生する。改札口および構内の昇降施設が泉岳寺方面（北側）に偏在しており、上下のプラットホームはホーム幅が一部狭隘なため、利用者が集中し、混雑が発生している。</p> <p>＜駅周辺＞</p> <p>京急品川駅では限られたスペースに観光案内所が設置されているため、より良い観光案内を提供するための接客スペースが確保できておらず、多様な利用者ニーズに対応することが難しい状況である。</p>		
		<p>《事業目的（ミッション）》</p> <p>国際交流拠点・品川のまちづくりを実現するため、機能的で、来訪者にもわかりやすく、利便性の高い駅空間を形成することを目的とする。</p> <p>＜駅改良＞</p> <p>①2面4線化（複数方面・種別の列車利用者の利便性向上）</p> <p>②自由通路に面した駅舎の配置（利便性の向上）</p> <p>③上記①、②に伴う昇降設備の増設（利便性の向上および更なるバリアフリー化の推進）</p> <p>④可動式ホーム柵の整備（安全性の向上）</p> <p>⑤観光案内所の整備（利便性の向上）</p> <p>＜駅周辺におけるその他事業＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・泉岳寺駅～新馬場駅間連続立体交差事業 ・土地区画整理事業 ・国道15号・品川駅西口駅前広場 ・リニア中央新幹線 ・都心部・品川地下鉄構想（白金高輪～品川） 	<p>《関連する政策目標》</p> <p>○国土交通省</p> <p>政策評価基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Ⅱバリアフリー社会の実現 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 ・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 <p>○東京都</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020 ・京急品川駅の地平化及び輸送力向上（2面4線）を図り、現状の複雑な乗換動線の解消や移動距離の短縮など、分かりやすく利便性の高い駅へと再編する。 ・品川駅の再編として、駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出する。
○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	<p>《効果・影響及び指標》</p> <p>■利用者の利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の2面3線ホームを2面4線化することで、複数方面・種別の列車の乗り場がわかりやすくなる。 <p>■移動抵抗の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の地平化により、乗換移動における上下移動回数が2回から1回に削減される。 <p>■更なるバリアフリー化による経路確保等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昇降施設を増設し、均等に配置することにより、複数のバリアフリールート等が確保される。（EV：3基→8基） 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2面4線化により、利用者の利便性向上が図られることから、目標達成に貢献する。また、鉄道網の充実・活性化につながる。 ・駅の地平化により、移動抵抗の低減が図られることから、目標達成に貢献する。また、鉄道網の充実・活性化につながる。 ・昇降施設の増設、均等配置により、更なるバリアフリー化が図られることから、目標達成に貢献する。また、総合的なバリアフリー化の推進につながる。
	■社会全体への効果・影響	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちとつながる改札口（1箇所）を各方面別に増設することによるまちへのアクセス性が向上する。 ・観光案内施設等を整備することで地域住民や来街者等の利便性がより高まる。 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改札口を増設することにより、利用者の利便性向上が図られることから、目標達成に貢献する。また、鉄道網の充実・活性化につながる。

安 全	<<効果・影響及び指標>> ・可動式ホーム柵の整備により安全性が向上する。	<<事業目的、政策目標との関係>> ・可動式ホーム柵の整備により、公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上が図られる。
-----	--	--

○費用便益分析

※計算期間： 30年 (50年)	費用	65億円 (69億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費				
	便益	151億円 (177億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮便益				
	指標	費用便益比 B/C	2.31 (2.56)	純現在価値 NPV	86億円 (108億円)	経済的内部収益率 EIRR	13.00% (12.43%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
B/C 2.54 NPV 101億円 EIRR 14.05%		B/C 2.10 NPV 79億円 EIRR 12.03%		B/C 2.22 NPV 78億円 EIRR 12.40%			
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年			
B/C 2.08 NPV 71億円 EIRR 11.90%		B/C 2.56 NPV 92億円 EIRR 14.14%		B/C 2.40 NPV 94億円 EIRR 13.61%			

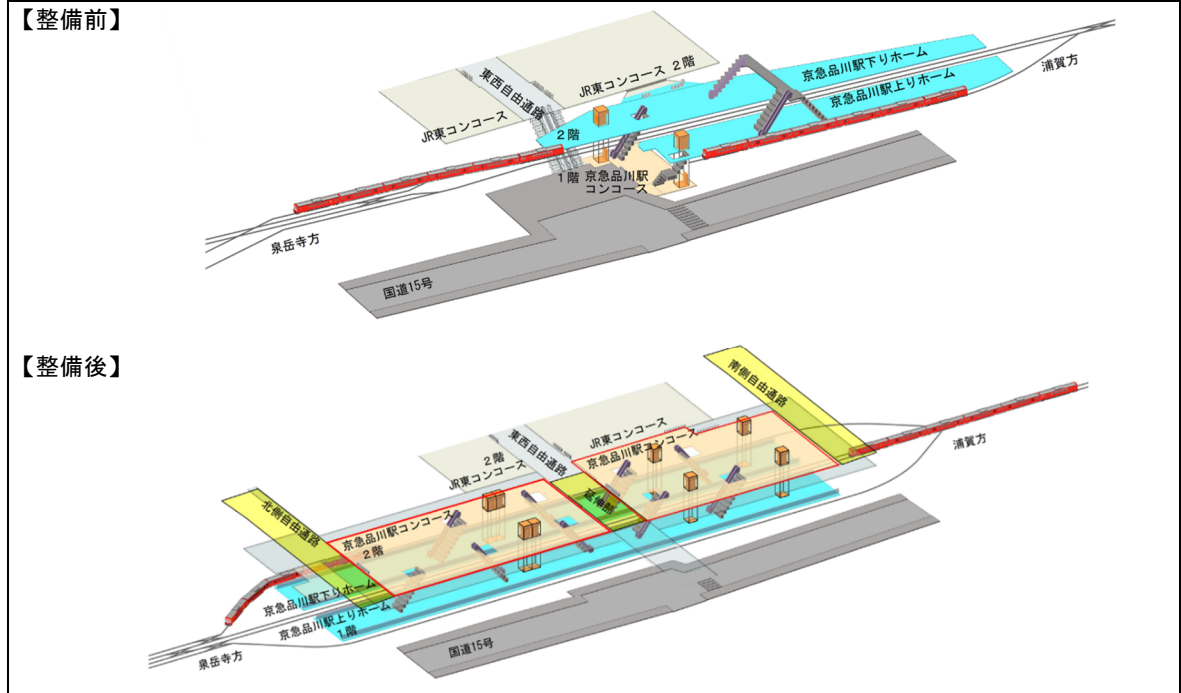
上記分析の基礎とした需要予測：品川駅平均乗降人員 28万8千人/日

○事業の実施環境の評価

事業の実行性	■関係主体の合意 ・関東運輸局、東京都、港区、京浜急行電鉄株式会社からなる協議会において、整備計画を策定した。
事業の成立性	■上位計画との関連 ・東京都は、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020 において品川駅の再編として、駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出としている。

(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)



○評価結果のまとめ

・本事業の効果・影響の評価としては、2面4線化および各自由通路に面した駅舎の配置による利便性の向上、エスカレーターの増設による混雑緩和、エレベーター増設による更なるバリアフリー化の推進、可動式ホーム柵の設置による鉄道利用者の安全性の向上が期待される。さらに、観光案内所等の設置、駅周辺における他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される。

○備考

- ・評価実施年度：令和2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

令和3年度予算に向けた再評価結果一覧 (令和3年3月時点)

【都市・幹線鉄道整備事業】
(整備新幹線整備事業)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				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						
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	その他	16,800 【残事業 =6,700】	14,266 【残事業 =14,263】	17,277 【残事業 =6,950】	0.8 【残事業 =2.1】	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在可能時間の増加 ・輸送安定性の確保 ・人的交流の活発化 ・医療施設、空港へのアクセス向上 ・まちづくり事業の活性化 ・オプション効果 ・イメージアップ効果 ・観光面での活性化 ・生産性向上による生産額の増加 ・新幹線の強靭性 ・東海道新幹線の代替機能 ・大雪での安定輸送 ・踏切障害事故の解消 等 	<p>総事業費増額および工期延期により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の所要時間短縮 東京駅～福井駅の所要時間(最速達) 約20分短縮(3時間14分→2時間53分)(想定) 大阪駅～金沢駅の所要時間(最速達) 約30分短縮(2時間31分→2時間2分)(想定) ・沿線人口の交流人口が増加(推計値) 福井県-富山県(約1.2倍) 北陸3県(富山、石川、福井)-大阪府(約1.1倍) ・生産性向上による生産額の増加 年間約857億円の増加 ・北陸新幹線(敦賀・大阪間)は、整備計画路線として位置付けられており、北陸新幹線全体では、更なる投資効果が発揮されることが期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線用地は約99%を取得済み。(工事に必要な用地は全て確保済み) ・土木工事については、トンネル区間の約99%、明かり区間の約94%が完成。 ・北陸新幹線(金沢・敦賀間)については、令和4年度末の完成・開業を目指して建設を進めてきた。しかし、加賀トンネル工区の盤ぶくれや敦賀駅の工事遅延の影響により、約1年程度の工期遅延が生じると見込まれる。(天候や地質不良などのリスク要因が想定範囲内に収まる場合) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伸縮継目設置個所の精査 ・軌道スラブの設計精査 ・事業執行体制の強化及び関係自治体との情報共有の拡充等を行う 	継続	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)		

再評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】（再評価）

事業主体 [鉄道・運輸機構]

1. 事業概要						
概要	事業名	北陸新幹線 金沢・敦賀間		整備区間	金沢・敦賀間	
	供用年度	新規事業採択時	令和7年度 (建設期間：14年間)	総事業費	新規事業採択時	11,600億円 (H23.4価格)
		再評価時	令和5年度 (建設期間：12年間)		再評価時	16,800億円 (R2.4価格)
		平成29年10月に工事実施計画(その2)認可の中で、工事の完了予定時期を令和7年度末から3年前倒しし、令和4年度末としたが、令和2年度に約1年の工期遅延が発生した。			物価上昇、地質不良対策、不調不落、工期短縮等による増額。	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>第四次全国総合開発計画(昭和62年6月)では、国土の均衡ある発展を図ることを基本に地方圏の戦略的、重点的整備として「地域間の移動の利便性を高めるための高速鉄道の整備を進める」と示されている。また、その後の運輸政策審議会答申(平成4年6月)においては、新たに「五大都市(東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡)から地方主要都市までを概ね3時間程度で結ぶ」と示された。このような背景の中、平成23年12月26日の新規着工区間の選定に関する政府・与党確認事項により、「安定的な財源を確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。」とされた。その後、交通政策審議会の整備新幹線小委員会等で「着工5条件」が確認された後、平成24年6月に認可・着工された。</p> <p>《事業目的》</p> <p>本事業は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的としている。</p> <p>《関連する政策目標》</p> <p>第四次全国総合開発計画、運輸政策審議会答申、公共投資基本計画等により、人や物の広域的な交流の拡大及びその効率化を通じて、国土の特色ある発展を実現するため、高速鉄道ネットワークを整備する。</p>					
2. 事業をとりまく社会経済情勢等の変化 [報告書 p2-1~49]						
<p>■経済情勢の変化 平成23年3月に東日本大震災が発生し、消費が低迷したものの、復興への取り組みの結果、経済成長率のマイナスは最小限にとどまった。平成26年4月には消費税が5%から8%に引き上げられ、実質経済成長率は減少した。</p> <p>■人口動態の変化 将来人口について新規事業採択時と比較したところ、富山県・福井県は大きな差はなかったが、石川県及び首都圏では最新の推計値の方が上振れしている。</p> <p>■競合交通機関のサービス変化 認可時に前提とした平成22年4月と平成29年3月を比較すると、北陸新幹線沿線周辺の富山空港、小松空港では東京(羽田)便が北陸新幹線開業の影響により、便数が減少している。</p> <p>■新型コロナウイルス(COVID-19)による影響 令和元年(2019)に全世界に拡大した新型コロナウイルスにより、国内でも令和2年(2020)より緊急事態宣言が発令される等、人々の生活様式や移動にも多大な影響が及んでいるため、今後の動向を注視する必要がある。</p>						
3. 事業による効果・影響、費用便益分析						
評価項目		評価結果				
3.1 利用者への効果影響	(1) 時間短縮効果	<p>■主要区間の所要時間の短縮 [報告書 p3-1]</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京駅～福井駅の所要時間(最速達) 約20分短縮(3時間14分→2時間53分)(想定) 大阪駅～金沢駅の所要時間(最速達) 約30分短縮(2時間31分→2時間2分)(想定) 				
	(2) 運賃・料金の変化	<p>■主要区間の運賃の変化 [報告書 p3-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京駅～福井駅の運賃・料金 15,130円→16,150円(想定) 大阪駅～金沢駅の運賃・料金 7,790円→9,200円(想定) 				
	(3) 滞在可能時間の増加	<p>■主要区間の滞在可能時間の増加 [報告書 p3-3]</p> <ul style="list-style-type: none"> 福井駅発の東京駅での滞在可能時間 約1時間30分増加 東京駅発の福井駅での滞在可能時間 約1時間00分増加 				
	(4) 輸送安定性	<p>■輸送安定性の確保 [報告書 p3-4]</p> <p>新幹線は航空と比較して遅延や運休が少なく、整備区間において輸送の安定性が増すことが考えられる。</p>				

	(5) 住民生活	<p>■医療施設へのアクセス向上 〔報告書 p3-5〕 沿線には救命救急センターを有する医療施設が複数位置しており、これらへの所要時間の短縮が見込まれる。</p>
3.2 社会全体への 効果影響	(1) 地域経済	<p>■人的交流の活発化 〔報告書 p3-6〕 沿線地域の交流人口が増加（推計値） 福井県－富山県 （約 1.2 倍） 北陸 3 県（富山、石川、福井）－大阪府 （約 1.1 倍）</p> <p>■空港とのアクセス性向上 〔報告書 p3-7〕 小松駅は小松空港の近くに位置しており、新幹線と空路の高速ネットワークが近距離で結ばれることで、それぞれのネットワークの活性化が期待される。</p>
	(2) 地域社会	<p>■まちづくり事業の活性化 〔報告書 p3-8〕 新幹線を契機として、駅前を中心に土地区画整理事業などのまちづくり事業が活発化している。これにより駅周辺の利便性が向上し、新幹線整備による地域への開業効果がさらに高まることが期待される。例えば福井駅では、「にぎわい交流拠点」の形成を基本コンセプトとした再開発ビル「ハピリン」が既に完成している。</p>
	(3) 存在効果	<p>■オプション効果 〔報告書 p3-20〕 新幹線が整備されることで周辺地域は移動時の選択肢に新幹線が加わり、新幹線がいつでも利用できるというオプション効果が期待される。</p> <p>■イメージアップ効果 〔報告書 p3-20〕 新幹線が整備されることで自分が住んでいる地域の知名度の向上が考えられ、それによって居住者が地域へ満足感を持つことが期待できる。</p>
	(4) 観光	<p>■観光面での活性化 〔報告書 p3-21〕 沿線には温泉や主要な観光地が数多く存在している。新幹線整備によりアクセス性が向上し、観光による誘客やインバウンド需要の拡大が期待されるほか、近年開業した金沢以東も含めた新幹線ルートを軸として、能登エリアや若狭エリアなどにも観光の周遊ルートが広がっていくことが期待される。</p>
	(5) 経済波及効果	<p>■生産性向上による生産額の増加 〔報告書 p3-24〕 年間約 857 億円の増加</p>
3.3 災害対策への 効果影響	災害対策	<p>■新幹線の強靱性 〔報告書 p3-26〕 平成 28 年熊本地震において九州新幹線（鹿児島ルート）は想定から大幅に早い 2 週間弱で運転再開した。また、平成 30 年西日本豪雨において山陽新幹線は 2 日程度運休したのち速やかに運転を再開し、約 2 か月間に渡り不通となった在来線の代替輸送を行った。 本区間も災害時においては早期に運行を再開することで、他の交通手段の代替機能としての役割を果たすことが期待される。</p> <p>■東海道新幹線の代替機能 〔報告書 p3-28〕 首都圏と関西圏を結ぶ東海道新幹線は、この区間を往来する旅客輸送の 8 割以上を担っており、まさに日本経済の基軸とも言える路線である。しかし、東海・東南海・南海地震が発生した場合には甚大な被害が想定されており、寸断された場合は日本経済への衝撃は計り知れない。北陸新幹線は日本海側の国土軸を形成する路線であり、その場合の代替機能を担うことが期待されている。本区間はその一部を担う区間である。</p> <p>■大雪での安定輸送 〔報告書 p3-29〕 平成 30 年の北陸地方を中心とした大雪では、特急、普通列車、空港、道路など他の交通機関で運休、通行止めなどが相次ぎ周辺の交通網はマヒ状態であった。この際、北陸新幹線はほぼ平常通りの運行を行っており、他の交通機関の代替機能を果たすために臨時列車を運行させるなどの対応も行った。 また、令和 3 年 1 月の大雪においても、在来線が終日運休する中、北陸新幹線は一部列車を運休したのみで安定的な輸送を行った。 これらは大雪時の輸送安定性を示した形となり、豪雪地帯である沿線地域にとって、雪に強い交通機関が存在することは地域内での利用者だけでなく、地域外から北陸に向かう利用者にとっても安心感を与え、大きな意味を持つものと思われる。</p>
3.4 環境への効果 影響	環 境	<p>■環境負荷の低減 〔報告書 p3-31〕 開業に伴う二酸化炭素（CO2）の削減量は 59,000t-CO2/年と推計される。</p>
3.5 安全への効果 影響	安 全	<p>■新幹線整備に伴う、優等列車の踏切障害事故の解消 〔報告書 p3-32〕</p>

3.6 費用便益分析 [基準年:令和2 年度] 計算期間50年	事業 全体	費用	17,277億円			[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	14,266億円			[貨幣換算した主な便益] 利用者便益、供給者便益等		
		指標	費用便益比 B/C	0.8	純現在価値 NPV	-3,011億円	経済的內部 収益率EIRR	3.0%
		上記分析の基礎とした需要推計 最新の交通サービス水準に基づき令和5年度以降を予測、 金沢・敦賀間の輸送密度:24,000人キロ/日・km(開業後50年間の平均値)						[報告書p4-2]
残 事業	感度分析 結果	費用	「継続した場合」 17,277億円			「中止した場合」 10,327億円		
		便益	「継続した場合」 14,266億円			「中止した場合」 3億円		
		指標	費用便益比 B/C	2.1	純現在価値 NPV	7,313億円	経済的內部 収益率EIRR	10.4%
		総需要(+10%)	総費用(+10%)					
	B/C 2.3、NPV 8,721億円、EIRR 11.5%	B/C 1.9、NPV 6,678億円、EIRR 9.4%						
	総需要(-10%)	総費用(-10%)						
B/C 1.8、NPV 5,905億円、EIRR 9.3%	B/C 2.3、NPV 7,948億円、EIRR 11.6%							
中止した場合の状況		部分的に開業することが困難であることから、建設中の構造物を存置し、安全措置を実施した上で用地の維持管理を行う場合を想定						
3.7その他	コスト縮減	■伸縮継目設置個所の精査 [報告書p5-10] ロングレール破断時の開口量を精査することで、伸縮継目の設置個所数を削減し、コスト縮減を図った。 ■軌道スラブの設計精査 [報告書p5-10] 軌道スラブの設計を見直し、鉄筋規格の変更、PC鋼棒の本数削減をすることで、コスト縮減を図った。						
	技術開発	■背面平滑型トンネルライニング工法(FILM工法) [報告書p5-26] 吹付コンクリートの凹凸をモルタルで平滑に仕上げる工法を採用することで、覆工コンクリートの拘束低減によるひび割れの防止や、防水シートの破損低減と防水性能の向上など、トンネル性能が改善される。						
	環境・景観保全	■中池見湿地(ラムサール条約登録地)への配慮 [報告書p5-27] 中池見湿地に対して、環境を保全しつつ新幹線事業を適切に実施するため、学識経験者等による委員会にて検討・審議を行った。その結果を受け、環境影響を回避低減するため、ルート変更を行った。またさらに、影響の不確実性に対して予防的措置を講じ、万が一の際の緊急対策をあらかじめ定めるなどの計画を考へており、これについての具体的な取り組みをフォローアップ委員会において策定することとなっている。 ■河川環境への配慮 [報告書p5-28] 九頭竜川橋りょうの付近が国指定の天然記念物魚類の生息地に指定されており、この魚類の遡上能力が高くないために環境変化の影響を受けやすいとされている。天然記念物への影響を低減するために橋脚位置に配慮し、施工時も瀬替えを避けてスパンを広くとった仮橋・仮設構台を設けるなど、影響を低減するよう計画している。 ■ベルトコンベア方式によるトンネル掘削土の運搬 [報告書p5-29] トンネル掘削土の搬出の際、多くのトンネルで採用されているダンプトラックによるものではなく、電動式のベルトコンベア方式を採用することで、CO2排出量を削減した。また、トンネル内での安全性向上、排気ガス・粉じんの減少によるトンネル作業環境も大幅に改善した。						

4. 事業の進捗の状況

[報告書 p5-11]

令和3年2月現在、用地の取得率は約99%（面積比）となっている。トンネル区間の完成延長は約38.3kmで、完成率（覆工率）は約99%となっている。明かり区間（橋梁・高架橋、切取・盛土）の完成延長は約71.6kmで、完成率は約94%となっている。

5. 事業の実行性及び成立性

■関係主体の合意

関係地方自治体及び営業主体から事業継続の合意を得ている。

■関連事業の状況

[報告書 p5-20]

新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の整備が進められている。

■事業進捗の見込み

[報告書 p5-1]

北陸新幹線（金沢・敦賀間）は令和4年度（2022）末の完成を目指して建設を進めてきた。敦賀駅工区、加賀トンネル工区以外の全ての工区における工事については、予定の完成時期までに間に合う状況であるが、これら2工区については、加賀トンネル工区の盤ぶくれ、敦賀駅の工事逼迫により、天候や地質不良などのリスク要因が想定の範囲内に収まる場合には、約1年程度の工期遅延を見込んでいる。

■事業執行体制の強化等

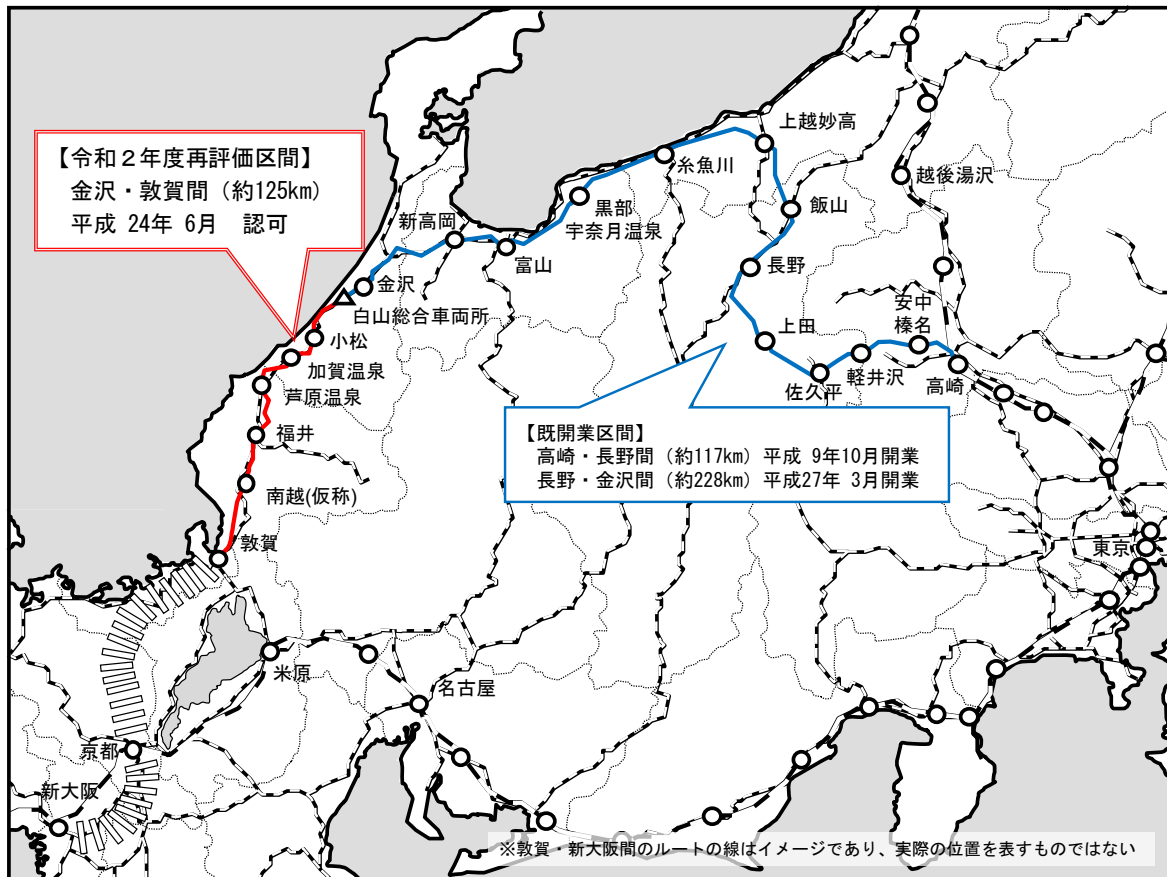
機構では、業務運営の抜本的な改善を図ることとしており、事業執行体制の強化、本社のチェック機能の強化、関係自治体等との情報共有の拡充を行っている。

6. 対応方針（評価結果のまとめ）

[報告書 p7-1]

事業を継続する。

7. 概要図（位置図）



令和2年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 (令和3年3月時点)

【公共事業関係費】
【整備新幹線整備事業】
(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)
北海道新幹線 (新青森・新函館 北斗間) (H17～H28) (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	5年以内	5,783	<p>○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: H17認可時) 4,670億円 (実績値) 5,783億円 工期 (想定値: H17認可時) 平成27年度末 (実績値) 平成28年3月 輸送密度 (想定値: H23再評価時) 7,200人キロ/日・km (実績値: 平成30年度) 4,900人キロ/日・km B/C 0.49 (B: 49百億円、C: 101百億円)、NPV -51百億円、EIRR 0.54%</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>新青森・新函館間の1日平均利用者数 (優等列車) (実績値) (開業前: 平成27年度) 2,900人/日 (開業後: 平成28年度) 5,600人/日</p> <p>函館・青森間の片側運行本数 (実績値) (開業前: 津軽海峡線) 10本 (開業後: 北海道新幹線およびはこだてライナー) 13本</p> <p>青森・函館間の所要時間 約18分短縮 (実績値) (開業前: H27.3時刻表) 1時間57分 (開業後: R2.3時刻表) 1時間39分</p> <p>東京・函館間の所要時間 約56分短縮 (実績値) (開業前: H27.3時刻表) 5時間22分 (開業後: R2.3時刻表) 4時間26分</p> <p>東京駅からの5時間以内到達圏人口 (北海道新幹線沿線 (H27人口)) (開業前: H27.3時刻表より) 約130万人 (開業後: H28.3時刻表より) 約165万人</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 (道南・首都圏間) 約1.3倍 (開業前: H27年度) 約127万人/年 (開業後: H28年度) 約160万人/年 (道南・東北間) 約1.6倍 (開業前: H27年度) 約71万人/年 (開業後: H28年度) 約117万人/年</p> <p>北海道新幹線の沿線地域で観光入込み客が増加傾向 (木古内町) 約4.1倍 (開業前: H27年度) 約15.3万人/年 (開業後: H28年度) 約62.6万人/年</p> <p>経済波及効果 全国約174億円/年 函館駅前の公示地価が上昇傾向 北海道新幹線沿線の訪日外国人宿泊者数が増加傾向 (全国・H27-H30の増加率) 138% (青森県・H27-H30の増加率) 270%</p> <p>○社会経済情勢の変化 経済成長率: 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: 首都圏については平成22年から平成27年まで増加傾向が続いているが、沿線の北海道、青森県は平成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。 幹線旅客流動: 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>	対応なし	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

		<p>○今後の事後評価の必要性 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、当初の事業目的は達成されていると考えられる。 なお、北海道新幹線は新函館北斗・札幌間の整備が進められており、開業によって本区間への効果・影響が期待できるため、今後も継続的に追跡していくことが重要であると考えている。</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>		
--	--	---	--	--

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)																		
まつもと町屋駅新設事業 (H27) えちぜん鉄道活性化連携協議会	5年以内	0.40	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>0.40億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>0.40億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>1年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>1年</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>7万人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>令和2年度 3万人/日</td> </tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅500m圏域では、最寄駅までの平均所要時間が短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・福井口駅、西別院駅間における最寄駅の設置により、所要時間が大幅に短縮され、公共交通機関の利便性が向上した。 ・新駅設置は、公共交通機関の利便性向上等により、その経済的価値として、2,000円/付の価値があると評価されている(住民アンケート)。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用分析比B/C 2.5 (便益 1.0億円 費用 0.40億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化(地域交通の持続的な確保)を図る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及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <p>○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"> ・特になし。 	事業費	想定値(新規採択時)	0.40億円		実績値	0.40億円	工期	想定値(新規採択時)	1年		実績値	1年	利用者数	想定値(新規採択時)	7万人/日		実績値	令和2年度 3万人/日	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)
事業費	想定値(新規採択時)	0.40億円																					
	実績値	0.40億円																					
工期	想定値(新規採択時)	1年																					
	実績値	1年																					
利用者数	想定値(新規採択時)	7万人/日																					
	実績値	令和2年度 3万人/日																					

<p>福井鉄道福武線交通結節機能向上事業 (H27) 福井鉄道福武線活性化連携協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>2.8</p>	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 事業費 想定値（新規採択時）2.8億円 実績値 2.8億円 工期 想定値（新規採択時）1年 実績値 1年 利用者数 想定値（新規採択時）42万人/日 実績値 令和2年度 29万人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響 ・他交通機関との乗継ぎ移動距離短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・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た。 ・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図られた。</p> <p>■費用便益分析 費用分析比B/C 1.9（便益 6.1億円 費用 3.1億円）</p> <p>○改善措置の必要性 ・福井駅における各公共交通機関の結節性の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> <p>○今後の事後評価の必要性 ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	-------------------------------------

(都市鉄道整備事業)

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)
<p>仙台市東西線（八木山動物公園駅～荒井駅間）整備 (H15年度～H27年度) 仙台市交通局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,327</p>	<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 2,327億円、工期 2003年度～2015年度 B/C 1.4 (B:5,385億円、C:3,756億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況 ・東西線沿線の人口が2012年→2019年で6.8%増加している。 ・仙台駅における乗換利用により、既存路線である南北線も含めた地下鉄全体の利用者が2015年→2019年で1.9%増加している。</p> <p>○事業実施による環境の変化 自動車から鉄道への利用転換により、令和元年推計で、CO₂排出量が約13,850 t/年削減、NO_x排出量が約18 t/年削減された。 ○社会経済情勢の変化</p> <p>2012年～2019年の夜間人口増減率を見ると、仙台市では2.2%の増加に留まるのに対し、東西線沿線1km圏内では6.8%の増加となった。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 ・開業以降、輸送人員は着実に増加を続け、費用便益比も1を超えており、都心や沿線の開発も一定進んでいくものと考えられることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>○改善措置の必要性 ・東西線を含む高速鉄道事業においては、仙台市の基軸交通機関としての役割を今度も確実に果たすことができるよう、仙台市交通事業経営計画（令和3年3月策定予定）に基づき持続可能な経営基盤の強化が必要。</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 ・費用便益分析に用いる便益のうち、道路混雑緩和便益は再評価との比較などの観点から今回の事後評価には計上されていない。しかし、鉄道整備による効果は道路に現れる効果とは一体不可分であり、公共交通機関としての社会的評価を行う上で重要な便益であると考えられることから、利用者便益との重複計上に注意しながら適切に計測し、評価することが必要と考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

<p>有楽町線・副都心線 小竹向原駅改良事業 (H22年度～H29年度) 東京地下鉄㈱</p>	<p>5年以内</p>	<p>269</p>	<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 269億円、工期 2010年度～2017年度 B/C 1.0 (B: 311億円、C: 307億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況 ・小竹向原駅～千川駅間の駅間運転超過時間の短縮 平日ピーク時における1列車あたりの駅間運転超過時間は、A線(新木場方面)で約7.2秒、B線(和光市方面)で約8.7秒短縮された。 ・交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間の短縮 平日ピーク時における交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間は、A線(小竹向原駅)で約22.7秒、B線(千川駅)で約1.5秒短縮された。</p> <p>○事業実施による環境の変化 ・特になし。</p> <p>○社会経済情勢の変化 ・2013年3月に東急東横線との相互直通運転を開始し、副都心線の輸送人員は2010年度→2019年度で82%増加している。 ・夜間人口は、副都心線、有楽町線及び接続先の東部東上線(鶴ヶ島市まで)、西武池袋線(所沢市まで)の沿線市区町村で増加している。 ・一方で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年は2019年と比較し約3割程度輸送人員が減少している。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 ・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から事業効果が十分に発現されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>○改善措置の必要性 ・事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。</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 ・駅停車超過時間の短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--------------------------------------

事後評価 総括表

【新幹線鉄道整備事業】（事後評価）

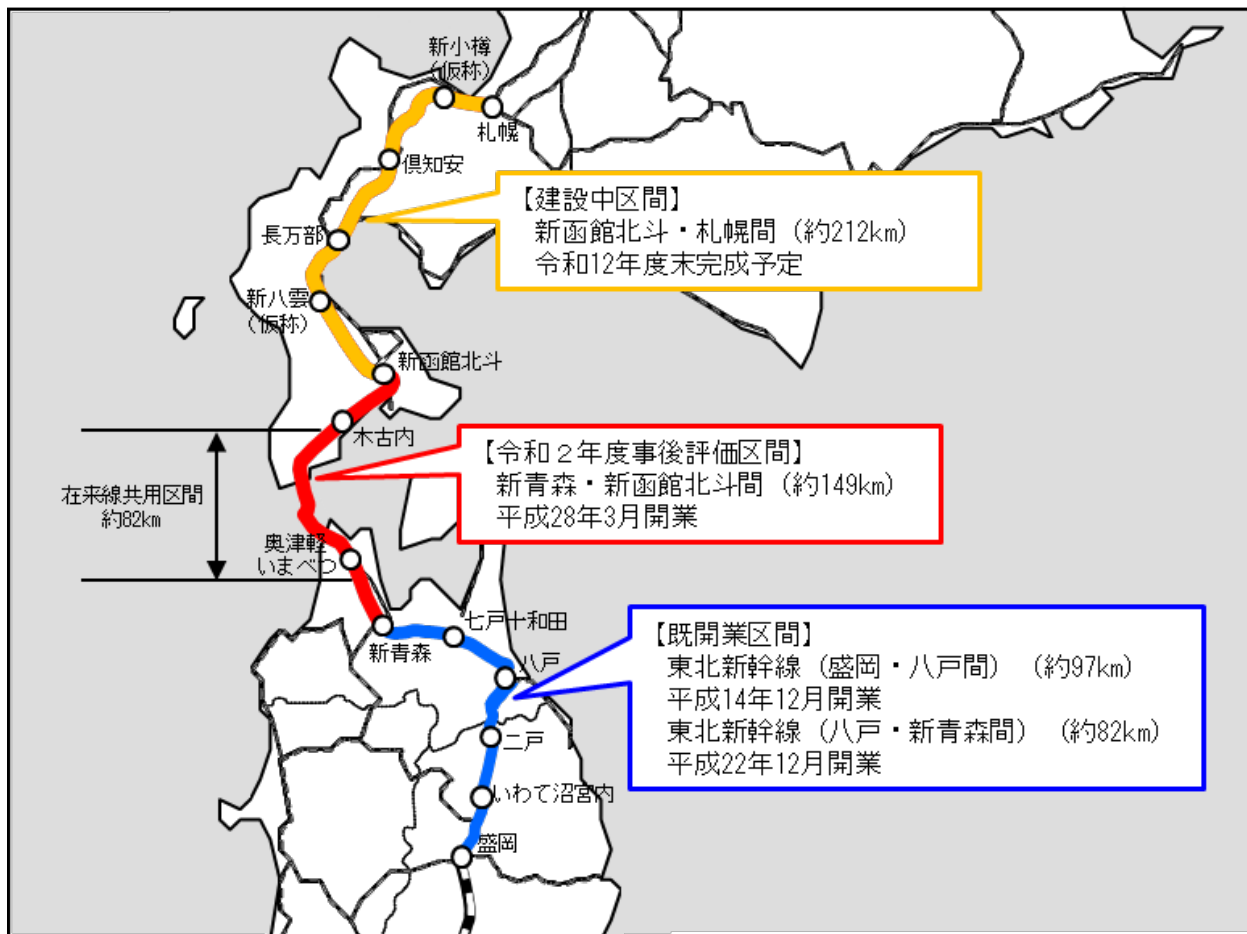
事業主体 [鉄道・運輸機構]

1. 事業概要				
事業名	北海道新幹線 新青森・新函館北斗間	整備区間	新青森・新函館北斗間（線路延長 149km）	
事業期間	平成 17 年 4 月 27 日（工事実施計画認可） ～平成 28 年 3 月 26 日（開業）	総事業費	5,783 億円（認可額）	
2. 事業の目的（ミッション）				
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫ 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 17 年 4 月に着工された。</p>			
	<p>≪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、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≫ 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経済情勢等の変化 [報告書 p2-1～24]				
■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	首都圏については平成 22 年から平成 27 年まで増加傾向が続いているが、沿線の北海道、青森県は平成 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。			
■幹線旅客流動の変化	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。			
■新型コロナウイルス (COVID-19) による影響	令和元年（2019）に全世界に拡大した新型コロナウイルスにより、国内でも令和 2 年（2020）より緊急事態宣言が発令される等、人々の生活様式や移動にも多大な影響が及んでいるため、今後の動向を注視する必要がある。			
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）	4,670 億円	5,783 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 27 年度末工事完了	平成 28 年 3 月		p3-3
輸送密度（定期外）（※3） （新青森・新函館北斗間）	7,200 人キロ/日・km （開業後 50 年間の平均）	4,900 人キロ/日・km （平成 30 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
※1 事業費の想定値は、平成 17 年 4 月の認可時点。 ※2 工期の想定値は、平成 17 年 4 月の認可時点。 ※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。				
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] 新青森・新函館北斗間の輸送密度 2,900 人キロ/日・km（開業前）→5,600 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 p5-3] ・道南・青森県間の鉄道利用実績 51 万人/年（開業前）→70 万人/年（開業 1 年目） ・道南・首都圏間の鉄道利用実績 17 万人/年（開業前）→55 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 27 年度→平成 28 年度） [報告書 p5-7] ・道南・首都圏間の交通機関別シェア 鉄道 13%→34%、航空 87%→66%</p>		

	(3) 運行本数の変化	■主要区間の運行本数の増加 [報告書 p5-10~11] ・函館駅・青森駅間の下り運行本数 10本(開業前)→13本(令和2年) ・函館駅・東京駅間の下り運行本数 8本(開業前)→10本(令和2年)				
	(4) 時間短縮効果	■主要区間の所要時間の短縮 [報告書 p5-12] ・青森駅・函館駅間の所要時間 18分短縮(1時間57分→1時間39分) ・東京駅・函館駅間の所要時間 56分短縮(5時間22分→4時間26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 p5-13~14] ・青森駅発の函館駅での滞在可能時間 約4時間5分増加 ・東京駅発の函館駅での滞在可能時間 約1時間59分増加				
	(6) 運賃・料金の変化	■主要区間の鉄道運賃・料金の变化 [報告書 p5-15] ・青森駅・函館駅間の運賃・料金 5,490円→8,160円 ・東京駅・函館駅間の運賃・料金 19,640円→23,760円				
	(7) 時間到達圏の変化	■時間到達圏の変化 [報告書 p5-16] 東京駅から5時間以内到達圏人口(北海道新幹線方面) 130万人→165万人				
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 p5-58] 沿線地域の交流人口が増加 道南一東北地方(約1.6倍)、道南一首都圏(約1.3倍) ■地価への影響 [報告書 p5-62~63] 函館駅前の地価は開業後、上昇傾向が強まっている。				
	(2) 経済波及効果	■生産性向上による生産額の増加 [報告書 p5-69] 年間約174億円の増加				
	(3) 観光	■観光入込み客数の変化 [報告書 p5-72~78] 道南(渡島総合振興局管内)の観光入込客数が増加している。特に木古内町では、周辺自治体・企業と連携した広域観光推進が図られており、開業年においては前年比約4.1倍の観光入込客数の増加がみられた。 ■宿泊者数の変化 [報告書 p5-79~80] 北海道では開業前から道外からの宿泊客数が増加しており、開業後も増加が続いている。 ■訪日外国人の状況 [報告書 p5-81] 開業前(平成27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138%となっているが、沿線各県はさらに大きく、特に青森県は約270%の増加率であった。				
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 p5-101~102] 平成28年12月の北海道地方を中心とした大雪の際、新千歳空港からの航空便の半数以上が欠航となる中、在来線を経由しての北海道新幹線の経路が代替交通手段として効果を発揮した。				
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 p5-110] ■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 p5-111] 開業に伴う二酸化炭素(CO2)の削減量は28,000t-CO2/年と推計される。				
5.6 費用便益分析 [基準年: 令和2 年度] 計算期間50年	(1) 費用	10,057億円			[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	4,925億円			[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	0.5	純現在価値 NPV	-5,132億円	経済的内部 収益率 EIRR

	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 28 年度以降を予測、 新青森・新函館北斗間の輸送密度：4,300 人キロ/日・km(開業後 50 年間の平均値) 〔報告書 p4-2〕	
5.7 その他	(1) 景観を考慮したデザイン	〔報告書 p5-113〕 ■新函館北斗駅は、「自然と共に呼吸（いき）するモダンで温かみのある駅」のコンセプトを基に、適切な配光や演色性に優れた照明器具を選定することで、まぶしさを抑えて明るさ感のある空間を実現し、より快適な旅客サービスを演出している。
	(2) 技術開発・受賞	■山岳工法とシールド工法の境界領域における「SENS」の高速掘進 (津軽蓬田トンネル)【平成 24 年度土木学会技術賞 (I)】 〔報告書 p5-115~116〕 ■北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)開業ー津軽海峡線開通より 28 年、本州と北海道を結ぶ高速鉄道新時代ー 【平成 28 年度土木学会技術賞 (II)】 〔報告書 p5-114〕
	(3) コスト縮減	■場所打ち杭を短くすることによる工事コストの改善 〔報告書 p5-119〕 ■開床式高架橋の採用による工事コストの改善 〔報告書 p5-119〕
5.8 まとめ	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は、建設中の北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)と共に札幌へ向けて段階的に整備されている一部区間である。さらに、本区間では共用区間全体の 260km/h 高速走行に対する速度向上への取り組みが続けられていること、また、新函館北斗・札幌間は 320 km/h に向けた取り組みがなされている。これらを踏まえると、今回の事後評価における本区間の利用者は当初想定より少なかったものの、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の開業により道央・東北、道央・関東の流動量増が見込まれ、本来の効果を発揮することが期待できる。	
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、平成 22 年(2010)のその 2 工事追加時の認可額(4,591 億円)から約 26%増加し、5,783 億円となった。今後は、これまで以上に技術開発や施工上の工夫を重ねて事業費縮減に努めることも重要だと考えているが、一方で、地質不良や、建設物価の上昇のような社会経済状況の変化に伴うコストの増加は、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。</p> <p>(新幹線開業を活かした地域の取り組み) 本線区の沿線自治体は開業の効果をより発現させるため、駅前整備や二次交通の充実、景観の向上など、さまざまな取り組みを行ってきた。また、北海道と東北地方が新幹線で結ばれることを活かして、津軽海峡をはさんで一体となった取り組みもなされており、地域間の交流人口の増加など大きな効果が見られている。</p> <p>新幹線の効果を面的に広げ、地域に浸透させるためには、地元の取り組みが重要であると考えられる。特に広大な面積を持つ北海道では、広域観光の需要が想定されることから、駅が所在する地域だけでなく、周辺の地域が一体となった広域での連携が重要であると思われる。</p> <p>機構としても、これまでの整備新幹線の開業によって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>(交通接続性について) 新函館北斗駅と函館駅間の乗換導線や交通系 IC カードが利用できないこと等、交通接続性の課題が見受けられた。整備新幹線においては、新幹線新駅と既存アクセス交通(在来線等)間のシームレスな利用環境の構築は重要であり、交通接続性は開業後の利用者数に大きな影響を与えるものであると考える。</p> <p>(事業の評価について) 今回の北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は、札幌まで延伸する北海道新幹線の一部区間であり、現在進められている共用区間の高速化や札幌までの延伸工事(高速化)が行われることで、北海道新幹線全線としての評価が可能となる。今後は、本区間の評価とともに、札幌までの北海道新幹線全線での評価を実施することなども事業評価として重要であると考え。</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、当初の事業目的は達成されていると考えられる。なお、北海道新幹線は新函館北斗・札幌間の整備が進められており、開業によって本区間への効果・影響が期待できるため、今後も継続的に追跡していくことが重要であると考えている。</p>		

○概要図（位置図）



事後評価 総括表

【町屋駅新設事業】

事業者名 [えちぜん鉄道活性化連携協議会]

○事業概要 注1				
事業名	まつもと町屋駅新設事業	整備区間	まつもと町屋駅	
事業期間	平成27年7月7日（工事着工） ～平成27年9月30日（工事竣工）	総事業費	0.40億円	
○事業の目的（ミッション）				
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、福井駅付近では、福井駅付近連続立体交差化事業が実施されており、えちぜん鉄道三国芦原線（福井駅と坂井市三国港を連絡する路線（延長：25.2 km））の高架化が予定されている。これに伴ってえちぜん鉄道福井口駅の移設工事による駅利用者の利便性確保が課題となっている。また、福井口駅－西別院駅間（1.6 km）は、市街地内でも最も区間距離が長く、公共交通の利便性が低い地区になっている。 ・本事業は、市街地中心部における公共交通機関の利便性の確保・向上を図ることにより、当該路線の利用者を確保し、経営の安定化を通じて地域交通の持続的な確保を図るものである。 			
	<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井口駅と西別院駅の区間に、まつもと町屋駅（新駅）を設置し、福井口駅利用者の利便性を確保するとともに、えちぜん鉄道の利用者の増加により、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。 	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
<ul style="list-style-type: none"> ・えちぜん鉄道沿線5市町（福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町）の総人口は減少しているものの、鉄道輸送人員は増加傾向にある。通勤通学定期の利用者数が伸び続けている。 				
○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	0.40億円	0.40億円		
工期	1年	1年		
輸送人員	7万人/年（開業時） 7万人/年（開業5年目）	3万人/年（開業時） 3万人/年（開業5年目）	隣駅である福井口駅利用者が想定より新駅に転換しなかったため。	
○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		<p>■新駅500m圏域では、最寄駅までの平均所要時間が短縮 新駅設置前：13.5分 新駅設置後：7.1分</p>	<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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した。 	
■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"> ・町屋駅の年間利用者数 30,000人 ・営業収益増分－固定資産税 2.92百万円 	<p>＜事業目的との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の利用者が増加することにより、経営安定化に貢献している。 	
■社会全体への効果影響		住民生活	<p>■福井口駅、西別院駅間における最寄駅の設置により、所要時間が大幅に短縮され、公共交通機関の利便性が向上した。</p>	<p>＜政策目標との関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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している。
		地域経済	<p>■新駅設置は、公共交通機関の利便性向上等により、その経済的価値として、2000円/月の価値があると評価されている。（住民アンケート）</p>	

	地域社会	■新駅設置は、駅の利用意向にかかわらず、地区の新しいシンボルができ通りが明るくなり、防犯につながると期待されている。				
	環境	■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、NOX 排出量、CO2 排出量の減少が期待されている。				
	安全	■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ている。				
■費用便益分析 〔令和2年度価格〕注2計算期間:30年(50年)	費用	39.86百万円 (40.56百万円)	貨幣換算した主要な費用：総事業費（用地費なし）			
	便益	99.84百万円 (118.45百万円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、路線利用者増加			
	指標	費用便益比 B/C	2.5 (2.9)	純現在価値 NPV	60.0百万円 (77.9百万円)	経済的内部収益
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2年度（事後評価時点）以降を予測						
○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化						
特になし						
○改善措置の必要性						
利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化（地域交通の持続的な確保）を図る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。						
○今後の事後評価の必要性						
改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。						
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性						
特になし						
○概要図（位置図）						
<p>【整備前】</p> <p>西別院駅 1.6 km 福井口駅</p> <p>【整備後】</p> <p>西別院駅 0.6 km まつもと町屋駅 1.0 km 福井口駅</p>						
○備考						
※評価実施時期 令和2年12月						
※評価の実施者 えちぜん鉄道						

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（形成計画事業）】

事業者名 [福井鉄道福武線活性化連携協議会]

○事業概要 注1				
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～ＪＲ福井駅間 0.15 km 他	
事業期間	平成27年8月20日（工事着工） ～平成28年3月26日（工事竣工）	総事業費	2.8億円（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≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井駅周辺は、県都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。 ・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。 			
	<p>≪事業目的≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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） 		
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
<ul style="list-style-type: none"> ・福武線沿線3市（福井市、鯖江市、越前市）の総人口は減少しているものの、鉄道輸送人員は増加傾向にある。通勤通学定期の利用者数が伸び続けている。 				
○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	2.8億円	2.8億円		
工期	1年	1年		
輸送人員	42万人/年（開業時） 42万人/年（開業5年目）	34万人/年（開業時） 29万人/年（開業5年目）	電停移設による他の交通機関との乗継利用等が想定より増加しなかったため。なお、開業5年目は新型コロナウイルスの影響により利用者が大幅に減少したため。	
○事業の効果の発現状況				
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"> ■他交通機関との乗継ぎ移動距離短縮 ＪＲ福井駅までの距離：約150m短縮 	<ul style="list-style-type: none"> ・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ている。 	
		■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・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
■社会全体への効果影響		住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ■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た。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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している。
		地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ■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図られた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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している。

	安全	■自動車から福井鉄道へ転換され、道路交通事故が減少した。		・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している。			
■費用便益分析 [令和2年度価格]注2計算期間:30年(50年)	費用	3.1億円(3.7億円)		建設費、維持更新費			
	便益	6.1億円(7.3億円)		利用者便益、供給者便益、環境等改善便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.93 (1.99)	純現在価値 NPV	2.9 (3.6)	経済的内部収益	11.8% (12.0%)
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2年度(事後評価時点)以降を予測							
○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化							
特になし							
○改善措置の必要性							
福井駅における各公共交通機関の結節性の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。							
○今後の事後評価の必要性							
改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。							
○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性							
特になし							
○概要図(位置図)							
<p>【整備前】</p> <p>【整備後】</p>							
○備考							
※評価実施時期 令和2年12月							
※評価の実施者 福井鉄道福武線活性化連携協議会							

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

注2: 表中の()内は50年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

事後評価総括表

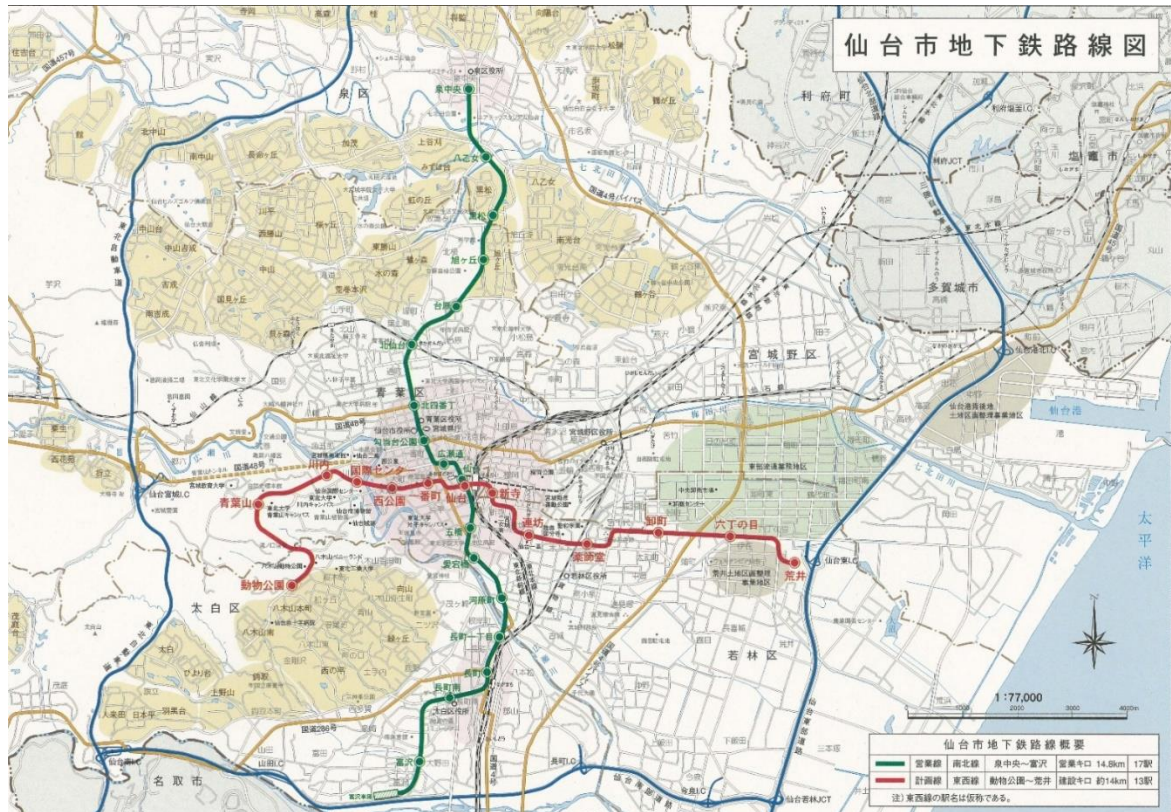
【都市・幹線鉄道整備事業】

事業者名【仙台市】

○事業概要			
事業名	仙台市高速鉄道東西線建設事業	整備区間	八木山動物公園駅～荒井駅間（13.9km）
事業期間	平成15年9月（事業許可）～ 平成27年12月（開業）	総事業費	2,327億円（税込み）
○事業の目的（ミッション）			
目的	<<当該事業の背景、必要性>> 昭和40年代以降、市街地の拡大や就業地の分散化等により交通需要が大きく増加。それに伴って発生する様々な都市交通問題の解消を図るため、本市は、軌道系交通機関を基軸とした機能集約型の都市構造（コンパクトシティ）を目指すこととなった。東西線は、市南西部と市東部を結び、南北線と一体となって骨格交通軸を形成し、市内の交通環境を改善して自動車利用からの転換を促進するうえで必要不可欠な事業となっている。		
	<<事業目的>> ・軌道系交通機関を基軸とする交通体系に支えられた機能集約型市街地の形成を図るまちづくりの方針に基づき、市南西部から市東部にわたる軌道系交通機関を整備 ・過度な自動車利用を抑制し、高齢者や障害者等にもやさしい公共交通を中心とした交通体系に不可欠な交通機関を整備 ・災害に強い交通ネットワークの強化を図るため、交通軸となる交通機関を整備		
	<<関連する政策目標>> 仙台市総合計画2020 「地下鉄東西線沿線の『東西都市軸』においては、西部の学術研究機能と、中心部の商業・業務機能、東部の産業機能など多様な都市機能の集積と連携を図り、本市の持続的な成長を駆動する新たな創造と交流の基軸形成を図る」		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
平成24年～令和元年の夜間人口増減率を見ると、全市では2.2%の増に留まるのに対し、東西線沿線1km圏内では6.8%の増となっている。仙台市の将来人口推計では、令和2年頃をピークにその後は減少局面に入ると予測しているが、地下鉄沿線については今後も一定期間は人口の集積が進むと見込まれる。			
○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（再評価時）	実績値	変化の要因
事業費	2,298億円	2,327億円	・工事の進捗にあわせ新たに発生した事象への対応 ・東日本大震災の影響
工期	平成15～27年度	平成15～27年度	
輸送人員 （平日1日）	79,700人（開業時）	56,600人（H28年度） 71,600人（R元年度）	・予測の条件設定（人口、バス路線等）と実績との乖離 ・利用習慣の未定着
○事業の効果の発現状況 ※新型コロナウイルス感染症の影響がない場合とした			
評価項目		評価結果	
■利用者への効果・影響	所要時間の短縮	◆朝ラッシュ時におけるバスとの比較 （例）八木山動物公園駅～仙台駅間 バス32分 地下鉄12分 薬師堂駅～仙台駅間 バス32分 地下鉄6分	
	交通サービスの向上	◆仙台駅における乗換利便性の向上により既存路線の乗客が増加 南北線（平日1日）H27年177,200人 R元年180,500人 ◆地下鉄2線の乗換に伴う通算運賃等により交通経費が低減	
	自動車から鉄道への利用転換	◆仙台都市圏の自動車の分担率は54%→54%で現状維持 ◆仙台都市圏の鉄道の分担率は9%→12%に増加 ※第4回仙台都市圏パナソニック調査（H14）と第5回調査（H29）との比較	
■社会全体への効果影響	鉄道空白域の解消	◆市域南西部及び南東部の鉄道利用空白域が解消	
	鉄道沿線への居住促進	◆H24年度からの7年間で東西線沿線人口（住基ベース）は大幅に増加 H24年113,607人 R元年121,328人（6.8%増、全市平均は2.2%増）	
	交流圏域の拡大	◆鉄道利用者の行動範囲の拡大 ※第5回仙台都市圏パナソニック調査（H29）の結果では、東西線の利用者の発着地は東西線沿線だけでなく、南北線、JR線、仙台空港アクセス線の沿線においても多くみられている。	

■社会全体への効果影響	地域経済・地域社会	沿線地域の経済活性化	<ul style="list-style-type: none"> ◆沿線地域における消費活動及び開発の誘発 <ul style="list-style-type: none"> ・一番町駅の民間再開発・卸町駅隣接地域の用途地域変更等 ◆西部の学術研究機能、都心部の商業・業務機能、東部の産業機能等、多様な都市機能の連携による産業の集積を促進 <ul style="list-style-type: none"> ・東北大学青葉山新キャンパス、次世代放射光施設、東北学院大学移転等 ◆コンベンション機能の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・国際センター駅の南側に国際センター展示棟、北側にイベント会場や駐車場として利用できる「せんだい青葉山交流広場」が整備。 ・仙台市内で開催された国際会議は東西線開業後増加傾向。 H26年 80件 H27年 221件 H30年 116件 ◆八木山動物公園等へのアクセス向上による観光促進 <ul style="list-style-type: none"> ・動物公園の入園者数は東西線開業後増加傾向。 H26年度 49万人 H27年度 55万人 H30年度 58万人 					
		沿線地域の土地利用の活性化	沿線地域において地価が上昇					
	環境	大気汚染軽減	CO2 排出量削減 約 13,850t/年 NOx 排出量削減 約 18 t/年 ※R元年推計					
	安全安心	交通事故減少	車から鉄道への利用転換による交通事故減少便益 1.3 億円/年 ※R2 年算					
バリアフリー		バリアフリー化の進展						
■費用便益分析 [令和2年度価格] 計算期間:30年(50年)	費用	3,756億円(3,859億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、車両費、用地費、維持改良費					
	便益	5,385億円(6,445億円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、期末残存価値					
	指標	費用便益比 B/C	1.43 (1.67)	純現在価値 NPV	1,629億円 (2,586億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.4% (6.9%)	
	再評価時：B/C 1.59(1.85)、NPV1,866億円(2,696億円)、EIRR7.0%(7.4%) ※R2年度基準で現在価値化。 主な変化要因：再評価時需要予測と輸送人員実績の乖離、維持改良費の計上							
■採算性分析 (全線)	損益収支 欠損解消年次	単年度 令和3年度	累積 令和32年度					
	資金収支 欠損解消年次	単年度 令和14年度	累積 令和14年度					
※仙台市地下鉄全線での算定。								
上記分析の基礎とした需要予測 開業10年後 8.3万人/平日1日(令和7年度) 開業15年後 8.3万人/平日1日(令和12年度)								
●事業実施による地球的環境、局地的環境の変化								
自動車から鉄道への利用転換により、令和元年推計でCO2排出量約13,850t/年、NOx排出量約18t/年が削減。								
●改善措置の必要性								
東西線開業以降、輸送人員は着実に増加を続け、その整備効果については、仙台都市圏の住民、まちづくり、交通事業者、環境等社会の各方面に波及し、事業費を上回る便益が見込まれる分析結果が得られる等、社会的な事業効率性が十分に確保されていることを同評価により確認した。これを踏まえ、東西線を含む高速鉄道事業においては、本市の基軸交通機関としての役割を今後も確実に果たすことができるよう、仙台市交通事業経営計画に基づく利用促進や投資の選択と集中、運賃水準の検討等に着実に取り組み、各年度の予算・決算に係る議会審議及び同計画の更新時等において採算性の確認を行いながら、持続可能な経営基盤の強化を図っていく。								
●今後の事後評価の必要性								
開業以降、輸送人員は着実に増加を続け、費用便益比も1を超えており、都心や沿線の開発も一定進んでいくものと考えられることから、今後の事後評価の必要性はないものと判断。								
●同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法見直しの必要性								
費用便益分析のうち道路混雑緩和便益については、再評価時との比較のため本事後評価においては計上していないが、鉄道整備の効果と道路に現れる効果とは一体不可分であり、公共交通機関としての社会的評価を行う上でも重要な便益であると考えられることから、利用者便益との重複計上に注意しながら適切に計測し評価することが必要と考える。								

●概要図（位置図）



○備考

●評価の実施時期

令和2年度

●評価の過程で使用した主なデータ、文献等

- 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版（国土交通省）
- 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（国土交通省）
- 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（国土交通省）
- 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査（仙台都市圏総合都市交通協議会・宮城県・仙台市）
- 日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）
- 国勢調査（平成27年）
- 経済センサス（平成26年）

●評価の体制

仙台市公共事業再評価監視委員会

事後評価 総括表

【地下高速鉄道事業】

事業社名【東京地下鉄株式会社】

○事業概要								
事業名	有楽町線・副都心線小竹向原駅構内配線改良事業	整備区間	有楽町線・副都心線 小竹向原駅～千川駅					
事業期間	2010～2017年度 (供用開始は2016年度)	総事業費	269億円					
○事業の目的（ミッション）								
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 小竹向原駅～千川駅間は、練馬方面または和光市方面から、新木場方面、渋谷方面それぞれに向かう列車が、地下トンネル内で平面交差する複雑な構造となっており、遅延や輸送障害が発生した場合には、平面交差部分で他方の列車を通過待ちする等の支障が生じていた。							
	≪事業目的≫ 小竹向原駅構内の配線改良により交差支障を解消することで、交差支障に伴う遅延の発生、拡大を防止し、定時性の高い輸送サービスの提供と社会的損失の発生を抑制する。	≪関連する政策目標≫ 政策目標：運輸政策審議会答申第18号では、相互直通運転化等により郊外部から東京中心部に向けた速達性の向上を図る。 施策目標：小竹向原駅～千川駅間に新たに連絡線を新設し、地下トンネル内を立体交差化することで、遅延発生の縮小、輸送障害時におけるダイヤの早期回復等、輸送の安定化を図る。						
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化								
・2013年3月に東急東横線との相互直通運転を開始し、副都心線の輸送人員は2010年度→2019年度で82%増加している。 ・夜間人口は、副都心線、有楽町線及び接続先の東武東上線（鶴ヶ島市まで）、西武池袋線（所沢市まで）の沿線市区町村で増加している。（2010年、2015年国勢調査） ・一方で、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年は2019年と比較し約3割程度輸送人員が減少している。								
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化								
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因					
総事業費	240億円	269億円	・供用開始を優先したことによる施工法変更に伴う増額					
工期	7年	8年	・コンクリートの埋設物の撤去に時間を要したため					
輸送人員 (小竹向原～千川駅間)	414,477人/日	399,907人/日	・新型コロナウイルス感染拡大の影響					
○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		(便益対象として計上した効果)						
■社会全体への効果影響	住民生活	・小竹向原駅～千川駅間の駅間運転超過時間の短縮 平日ピーク時における1列車当たりの駅間運転超過時間は、A線（新木場方面）で約7.2秒、B線（和光市方面）で約8.7秒短縮される。						
	地域経済	・交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間の短縮 平日ピーク時における交差支障箇所直前駅での駅停車超過時間は、A線（小竹向原駅）で約22.7秒、B線（千川駅）で約1.5秒短縮される。						
	地域社会	(定性的な効果)						
	環 境	・ダイヤの乱れの軽減 ・運行休止等による他線への振り替えに伴う混雑発生の回避 ・相直休止による乗換負担増の回避						
	安 全	・ダイヤ改善による運行本数の増加						
■費用便益分析 計算期間：30年 (50年)		費 用	307億円 (307億円)	貨幣換算した主要な費用： 建設費				
		便 益	311億円 (387億円)	貨幣換算した主要な便益： 駅間運転超過時間の短縮、駅停車超過時間の短縮				
		指 標	費用便益比 B/C	1.01 (1.26)	純現在価値 NPV	4.2億円 (79.6億円)	経済的内部 収益率EIRR	4.1% (5.7%)

■採算性分析	当事業は、あくまで駅利用者の利便性向上を目的とするものであるため、当事業について採算性は検討しない。
上記分析の基礎とした需要予測 2020年度以降は、輸送人員が2020年度値で推移すると予測。	
○事業実施による地球環境、局地的環境の変化	
事業実施による地球環境、局所的環境に及ぼした影響は特にないと考える。	
○改善措置の必要性	
事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要であると考えます。	
○今後の事後評価の必要性	
改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から事業効果が十分に発現されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考えます。	
○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	
駅停車超過時間の短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要であると考えます。また、今回の費用便益比B/Cは事後評価年度である2020年度の輸送人員に基づいて評価したが、同年度は新型コロナウイルス感染拡大により輸送人員が大幅に減少した特異な年である。感度分析として、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年度の輸送人員により評価を行ったところ、費用便益比B/Cは1.13 (1.40)が見込まれる結果となった。そのため、外生的な要因で需要が大きく変動している場合において、中長期にわたる評価をどのように分析することが望ましいのかについて検討する必要がある。	
(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)	
○備考	
<p>評価実施時期: 2021年2月 評価の過程で使用した文献・データ等: 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012」 「大都市交通センサス 2015年」、「毎月勤労統計調査地方調査 2019年度」 評価の体制: 有楽町線・副都心線小竹向原駅構内配線改良事業に関する事後評価監視委員会</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。

令和2年度防災・減災対策等強化事業推進費に係る新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分	新規事業採択箇所数
都市・幹線鉄道整備事業	29
合計	29
総計	29

令和2年度防災・減災対策等強化事業推進費に係る新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

（鉄道施設総合安全対策事業（耐震対策））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (田園都市線) 東急電鉄株式会社	4.3	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井 浩二)
耐震対策事業 (けいはんな線) 近畿日本鉄道株式会社	3.5	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井 浩二)
耐震対策事業 (南大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	7.8	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井 浩二)
耐震対策事業 (南海本線) 南海電気鉄道株式会社	0.90	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井 浩二)
耐震対策事業 (日豊線) 九州旅客鉄道株式会社	4.4	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井 浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
伊勢崎線 竹ノ塚駅 ホームドア整備事業 東武鉄道株式会社	2.8	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
伊勢崎線 獨協大学前駅 ホームドア整備事業 東武鉄道株式会社	4.2	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
伊勢崎線 越谷駅 ホームドア整備事業 東武鉄道株式会社	4.1	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
西武新宿線 高田馬場駅 ホームドア整備事業 西武鉄道株式会社	0.53	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
西武新宿線 所沢駅 ホームドア整備事業 西武鉄道株式会社	0.37	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
井の頭線 下北沢駅 ホームドア整備事業 京王電鉄株式会社	3.7	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
小田原線 新宿駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	6.1	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
小田原線 登戸駅 ホームドア整備事業 小田急電鉄株式会社	1.2	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
本線 平和島駅 ホームドア整備事業 京浜急行電鉄株式会社	7.4	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
本線 京急東神奈川駅 ホームドア整備事業 京浜急行電鉄株式会社	4.4	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>

本線 日ノ出町駅 ホームドア整備事業 京浜急行電鉄株式会社	6.6	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
本線 追浜駅 ホームドア整備事業 京浜急行電鉄株式会社	7.9	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
本線 汐入駅 ホームドア整備事業 京浜急行電鉄株式会社	1.8	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
京阪本線 京橋駅 ホームドア整備事業 京阪電気鉄道株式会社	6.0	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 川口元郷駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 南鳩ヶ谷駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 鳩ヶ谷駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 新井宿駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 戸塚安行駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 東川口駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.4	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
埼玉高速鉄道線 浦和美園駅 ホームドア整備事業 埼玉高速鉄道株式会社	1.9	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
大阪モノレール線 柴原阪大前駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社	1.5	ホームドア	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

<p>彩都線 阪大病院前駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社</p>	<p>1.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p><利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>
<p>国際文化公園都市モノ レール線 摂津駅 ホームドア整備事業 大阪モノレール株式会社</p>	<p>1.5</p>	<p>ホームドア</p>	<p><利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)</p>