

令和5年12月26日
国土交通省鉄道局

令和5年度補正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5年度補正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
鉄道事業課	直通03-5253-8538
施設課	直通03-5253-8556
総務課企画室	直通03-5253-8542

令和5年度補正予算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	補助事業等	42
合 計		42

令和５年度補正予算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】

（幹線鉄道等活性化事業費補助（貨物列車走行対応化工事））

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				
西浜松駅鉄道貨物輸送力 増強事業 日本貨物鉄道株式会社	2.3	18	【内訳】 供給者便益：16億円 環境等改善便益：2.2億円 【主な根拠】 コンテナホームを整備することで31ftコ ンテナの取扱い増が可能となる。	11	【内訳】 建設費：2.1億円 維持・再投資費：9.1億円	1.6	・大型コンテナの輸送需要が高まることが見 込まれる本駅において、当該コンテナの取扱 いを拡大するための施設整備を行うことによ り、物流幹線である東海道線の輸送力強化が 期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・貨物鉄道の輸送力が増強されることによ って、モーダルシフトが促進される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 山崎 雅生)
静岡貨物駅鉄道貨物輸送 力増強事業 日本貨物鉄道株式会社	3.8	30	【内訳】 供給者便益：26億円 環境等改善便益：3.9億円 【主な根拠】 コンテナホームを整備することで31ftコ ンテナの取扱い増が可能となる。	18	【内訳】 建設費：3.5億円 維持・再投資費：15億円	1.6	・大型コンテナの輸送需要が高まることが見 込まれる本駅において、当該コンテナの取扱 いを拡大するための施設整備を行うことによ り、物流幹線である東海道線の輸送力強化が 期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・貨物鉄道の輸送力が増強されることによ って、モーダルシフトが促進される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 山崎 雅生)

【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（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)
浸水対策事業（大江戸線上野御徒町駅、本郷三丁目駅） 東京都交通局	18	浸水対策	平成22年4月の中央防災会議「大規模水害対策に関する専門調査会」において、荒川氾濫時の被害想定が示され、地上の浸水のみならず、氾濫水が地下鉄のトンネル等を通じて都心部まで達することで被害が拡大する可能性が指摘されたところ。当該駅は、荒川氾濫時に浸水が想定されるため、駅構内への防水扉、トンネル内への防水ゲートを設置することにより以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・水害、津波等発生時の地下鉄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。 ＜供給者への効果・影響＞ ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)
浸水対策事業（三田線大手町駅～春日駅） 東京都交通局	1.5	浸水対策	当該区間は、東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）において浸水対策が必要な箇所とされているところ、防水シャッター及び浸水防止機を設置することにより以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・水害、津波等発生時の地下鉄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。 ＜供給者への効果・影響＞ ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)

【都市・幹線鉄道整備事業】

（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事）））

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)
バリアフリー化事業（東山線本郷駅） 名古屋交通局	1.8	エレベーター	当該駅におけるバリアフリールートの一部は、約2mの高低差を2回折り返す形のスロープとなっており、車椅子使用者が自力で移動することが困難になっている。このため、エレベーターの整備を行うことにより以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)

【都市・幹線鉄道整備事業】

（鉄道施設総合安全対策事業（ホームドア整備事業））

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
ホームドア整備事業（西名古屋港線名古屋駅） 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	当該駅は沿線の障がい者就労施設及び総合病院等の利用者の乗り換えに利用される駅となっており、障がい者、傷病者及び高齢者の利用が多いことから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 角野 浩之)
ホームドア整備事業（西名古屋港線ささしまライブ駅） 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	当該駅は総合病院及びサービス付き高齢者向け住宅の最寄り駅となっており、障がい者、傷病者及び高齢者の利用が多いことから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 角野 浩之)
ホームドア整備事業（西名古屋港線緑野駅） 名古屋臨海高速鉄道株式会社	2.0	ホームドア	当該駅は高齢者世帯付住宅（シルバーハウジング）及び高齢者世帯向市営住宅の最寄り駅となっており、高齢者の利用が多いとともに、2026年に開催される第20回アジア競技大会及び第5回アジアパラ競技大会の競技会場の最寄り駅となっており、特に車椅子競技の会場となる可能性が高いことから、障がい者の利用が増えることが想定され、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 角野 浩之)

【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））

[illegible]

【都市・幹線鉄道整備事業】
（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)
豪雨対策事業（宗谷線） 北海道旅客鉄道株式会社	0.48	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（池袋線） 西武鉄道株式会社	2.7	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（西武秩父線） 西武鉄道株式会社	4.1	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（大月線） 富士山麓電気鉄道株式会社	0.30	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（鹿島臨港線） 鹿島臨海鉄道株式会社	0.84	豪雨対策	当該路線は、貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、貨物輸送の安全・安定輸送に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 中野 智行)
豪雨対策事業（常滑線） 名古屋鉄道株式会社	1.7	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（大阪線） 近畿日本鉄道株式会社	0.24	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（橿原線） 近畿日本鉄道株式会社	2.1	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（南大阪線） 近畿日本鉄道株式会社	0.35	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道隣接斜面、橋りょう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 中野 智行)
豪雨対策事業（名古屋線） 近畿日本鉄道株式会社	6.6	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（京阪本線） 京阪電気鉄道株式会社	0.15	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・豪雨時における橋りょう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 中野 智行)
豪雨対策事業（南海本線） 南海電気鉄道株式会社	1.1	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
豪雨対策事業（妙見線） 能勢電気鉄道株式会社	0.30	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 （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)
浸水対策事業（津島線） 名古屋鉄道株式会社	3.5	浸水対策	当該路線は、清須市洪水ハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
浸水対策事業（鉄道線） 遠州鉄道株式会社	0.07	浸水対策	当該路線は、浜松市ハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
浸水対策事業（本線） 長崎電気軌道株式会社	0.03	浸水対策	当該路線は、長崎市洪水ハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)
浸水対策事業（蛍茶屋支線） 長崎電気軌道株式会社	0.05	浸水対策	当該路線は、長崎市洪水ハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・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 中野 智行)

新規事業採択時評価 総括表

【西浜松駅鉄道貨物輸送力増強事業】

事業者名 [日本貨物鉄道株式会社]

○事業内容							
概要	事業名	西浜松駅改良事業			整備区間	東海道線西浜松駅構内	
	供用年度	2025 年度（建設期間：2024 年～2025 年）			総事業費	2.3 億円（2023 年度価格）	
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 静岡県西部に位置する西浜松駅では、自動車産業を中心に製造業が盛んな地域である。2024 年問題等によるトラックの中継地点としての需要が高まっている。現存施設では積替機能等に限界があることから上屋の改良を行い、モーダルコンビネーションの推進と大型コンテナの誘致を図る。						
	≪事業目的（ミッション）≫ 構内上屋を改修し積替え作業が可能となるスペースを拡幅し、構内の使用方を見直して大型コンテナ需要にも対応する。			≪関連する政策目標≫ 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」での提言や「官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会」でのとりまとめによる貨物鉄道輸送量の倍増			
○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≫ ・上屋設備を改修して積替え需要に対応することと構内の設備使用方を見直すことで 31ft コンテナの取扱いの増加が可能となる。 増加内訳： 福岡貨物ターミナル駅向け 480 個/年 仙台貨物ターミナル駅向け 240 個/年 札幌貨物ターミナル駅向け 240 個/年 ＜社会環境への改善＞ ・モーダルシフトの推進による CO2 排出量軽減。 環境便益 13,000 千円/年			≪事業目的、政策目標との関係≫ ・上屋設備の改修並びに構内の設備使用方見直しを行うことで大型コンテナの取扱量の拡充実現が可能であり、東海道線の貨物輸送量の増加に繋がる ＜社会全体への効果・影響＞ ・貨物鉄道の輸送力を増強することで CO2 排出量を軽減し社会全体の環境改善に貢献。		
■供給者への効果・影響							
■社会全体への効果・影響	住民生活						
	地域経済						
	地域社会						
	環境						
安全							
○費用便益分析							
※計算期間： 30 年 (50 年)	費用	11 億円 (14 億円)		建設費 2.1 億円、維持・再投資費 9.1 億円			
	便益	18 億円 (22 億円)		供給者便益 16.0 億円、環境等改善便益 2.2 億円			
	指標	費用便益比 B/C	1.6 (1.6)	純現在価値 NPV	6 億円 (8 億円)	経済的内部収益率 EIRR	22.5% (22.6%)
	感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1 年	
		B/C 1.8 NPV 7 億円 EIRR 24.8%		B/C 1.5 NPV 6 億円 EIRR 20.3%		B/C 1.6 NPV 6 億円 EIRR 25.0%	
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1 年			
B/C 1.5 NPV 5 億円 EIRR 20.1%		B/C 1.8 NPV 7 億円 EIRR 25.0%		B/C 1.6 NPV 7 億円 EIRR 23.7%			
○採算性分析							
単年度営業収支黒字転換年 2 年 累積資金収支黒字転換年 9 年							
財務的内部収益率 FIRR 14.2%							
上記分析の基礎とした需要予測 大型コンテナ取扱拡充 福岡貨物(タ)向け 480 個/年 仙台貨物(タ)駅 240 個/年 札幌貨物(タ)向け 240 個/年							

注：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

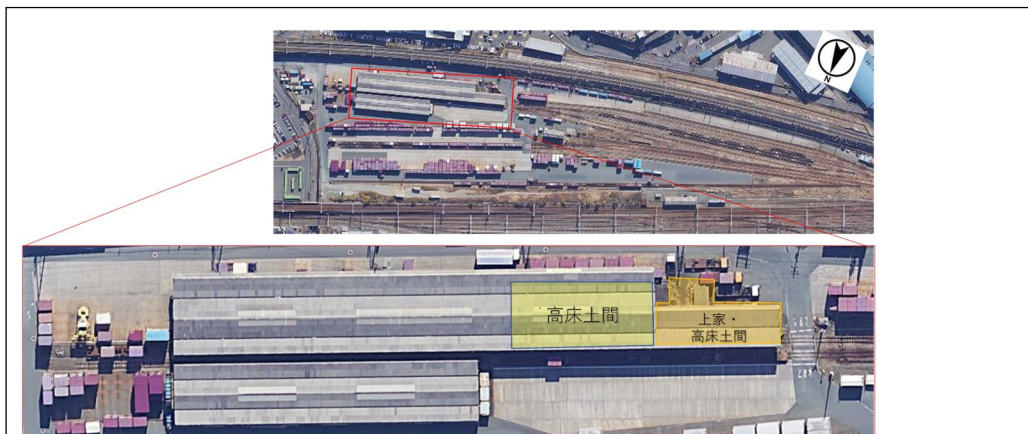
○事業の実施環境の評価

事業の実行性	構内の不要設備を撤去整備すること並びに構内設備の使用方見直しにより、大型コンテナ取扱い拡充が可能。
事業の成立性	モーダルコンビネーションの促進に向けた JR 貨物要望事項を提出済。

(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) Google Map 使用

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

- ・本事業の実施により、モーダルコンビネーションの促進である大型コンテナ取扱い拡充が図られることと、顧客や利用運送事業者の根強いニーズに寄与することが出来る。
- ・費用便益分析の結果は良好な水準を示していることから、本事業の実施は妥当であると考えられる。

○備考

- ・評価実施年度：令和 5 年度
- ・評価で使用了データ、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 等

新規事業採択時評価 総括表

【静岡貨物駅鉄道貨物輸送力増強事業】

事業者名 [日本貨物鉄道株式会社]

○事業内容							
概要	事業名	静岡貨物駅鉄道貨物輸送力増強事業			整備区間	東海道線静岡貨物駅構内	
	供用年度	2026 年度（建設期間：2024 年～2026 年 3 月）			総事業費	3.8 億円（2023 年度価格）	
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 静岡県の中央部に位置する静岡貨物駅では、年々大型コンテナの需要が高まっているが、既存のコンテナホームが狭隘なことからトップリフターの稼働範囲に制約がある。そこでコンテナホームの路盤改良並びにコンテナホームの拡幅を行い、大型コンテナの取扱拡充及び取扱量の拡大を図る。						
	≪事業目的（ミッション）≫ コンテナホームの拡幅を行い大型コンテナの取扱拡充を図る。			≪関連する政策目標≫ 「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」での提言や「官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会」でのとりまとめによる貨物鉄道輸送量の倍増			
○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≫ ・コンテナホームの拡幅により大型コンテナの取扱拡充が可能となり、お客様の利用機会の増幅に繋がる。 増加内訳： 福岡貨物ターミナル駅向け 992 個/年 札幌貨物ターミナル駅向け 530 個/年 ＜社会環境への改善＞ ・モーダルシフトの推進による CO2 排出量軽減。 環境便益 25,000 千円/年				≪事業目的、政策目標との関係≫ ・コンテナホームの拡幅を行うことで大型コンテナの取扱量の拡充が実現可能であり、東海道線の貨物輸送量の増加に繋がる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・貨物鉄道の輸送力を増強することで CO2 排出量を軽減し社会全体の環境改善に貢献。	
■供給者への効果・影響							
■社会全体への効果・影響	住民生活						
	地域経済						
	地域社会						
	環境						
安全							
○費用便益分析							
※計算期間： 30 年 (50 年)	費用	18 億円 (23 億円)		建設費 3.5 億円、維持・再投資費 15.0 億円			
	便益	30 億円 (37 億円)		供給者便益 26.0 億円、環境等改善便益 3.9 億円			
	指標	費用便益比 B/C	1.6 (1.6)	純現在価値 NPV	10 億円 (14 億円)	経済的内部収益率 EIRR	21.6% (21.6%)
	感度分析結果	総需要＋10%		総費用＋10%		建設期間＋1 年	
		B/C 1.8 NPV 12 億円 EIRR 23.7%		B/C 1.5 NPV 10 億円 EIRR 19.7%		B/C 1.6 NPV 10 億円 EIRR 21.6%	
総需要－10%		総費用－10%		建設期間－1 年			
B/C 1.5 NPV 9 億円 EIRR 19.4%		B/C 1.9 NPV 11 億円 EIRR 23.9%		B/C 1.6 NPV 11 億円 EIRR 22.8%			
○採算性分析							
単年度営業収支黒字転換年 9 年 累積資金収支黒字転換年 11 年 財務的内部収益率 FIRR 17.4%							
上記分析の基礎とした需要予測 大型コンテナ取扱拡充 福岡貨物(タ)向け 992 個/年 札幌貨物(タ)向け 530 個/年							

注：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

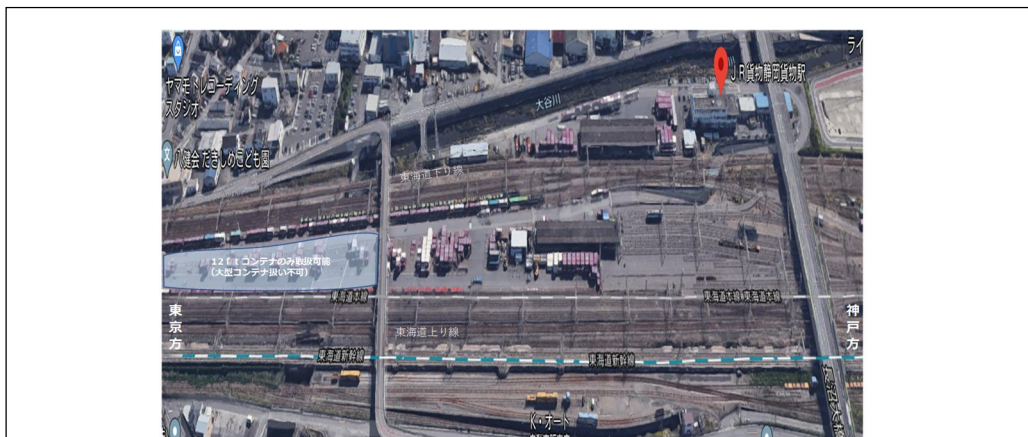
○事業の実施環境の評価

事業の実行性	大型コンテナ取扱い拡充に向け構内スリム化による荷役エリア拡張箇所を確保済。関係通運事業者と十分な協議が実施されている。
事業の成立性	モーダルコンビネーションの促進に向けた JR 貨物要望事項を提出済。

(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) Google Map 使用

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

- ・本事業の実施により、モーダルコンビネーションの促進である大型コンテナ取扱い拡充が図られることと、顧客や利用運送事業者の根強いニーズに寄与することが出来る。
- ・費用便益分析の結果は良好な水準を示していることから、本事業の実施は妥当であると考えられる。

○備考

- ・評価実施年度：令和5年度
- ・評価で利用したデータ、文献等：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版 等