

令和 7 年 1 月 2 4 日
国土交通省鉄道局

令和 6 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 6 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6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	51
合 計		51

令和6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（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				
熊谷貨物ターミナル駅輸 送力増強事業 日本貨物鉄道株式会社	2.1	11	【内訳】 供給者便益：9.6億円 環境等改善便益：1.3億円 【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。 増加内訳（各駅向け発送）： 岡山貨物ターミナル駅240個/年、大 阪貨物ターミナル駅168個/年、広島 貨物ターミナル駅144個/年、福岡貨 物ターミナル駅96個/年、南福岡貨 物ターミナル駅48個/年	10	【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：7.5億 円	1.1	貨物鉄道の輸送力が增強されることによ って、トラックドライバー不足に対 応し、モーダルシフトが促進される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 軽部 努)

【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 (浅草線 戸越駅～五反田駅) 東京都交通局	0.31	浸水対策	東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）に基づき、都市型水害等への対策として、駅間の通風口に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＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による利用者の安全確保。 ＜供給者への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による輸送支障の回避・軽減。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による都市鉄道ネットワークの広域的な輸送支障の回避・軽減。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
浸水対策事業 (三田線 内幸町駅～日比谷 駅) 東京都交通局	0.33	浸水対策	東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）に基づき、都市型水害等への対策として、駅間の通風口に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＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による利用者の安全確保。 ＜供給者への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による輸送支障の回避・軽減。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による都市鉄道ネットワークの広域的な輸送支障の回避・軽減。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
浸水対策事業 (大江戸線 飯田橋駅) 東京都交通局	0.28	浸水対策	東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）に基づき、都市型水害等への対策として、駅の通風口に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＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による利用者の安全確保。 ＜供給者への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による輸送支障の回避・軽減。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・水害発生時の地下鉄への浸水被害の防止・軽減による都市鉄道ネットワークの広域的な輸送支障の回避・軽減。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

【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 (泉北高速鉄道線 泉ヶ丘駅) 泉北高速鉄道株式会社	12	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が3.5万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑しているが、階段、柱、エレベーター及び待合室によりホーム狭隙部があることから、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。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安の解消。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・移動円滑化の促進に関する基本方針への対応。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
ホームドア整備事業 (泉北高速鉄道線 深井駅) 泉北高速鉄道株式会社	13	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が2.4万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑しているが、階段、柱、エレベーター及び待合室によりホーム狭隙部があることから、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。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安の解消。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・移動円滑化の促進に関する基本方針への対応。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
ホームドア整備事業 (泉北高速鉄道線 梶・美木多 駅) 泉北高速鉄道株式会社	15	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が1.7万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑しているが、階段、柱、エレベーター及び待合室によりホーム狭隙部があることから、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。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安の解消。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・移動円滑化の促進に関する基本方針への対応。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
ホームドア整備事業 (泉北高速鉄道線 光明池駅) 泉北高速鉄道株式会社	13	ホームドア	本駅は1日当たりの平均利用者数が2.6万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑しているが、階段、柱、エレベーター及び待合室によりホーム狭隙部があることから、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。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安の解消。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・移動円滑化の促進に関する基本方針への対応。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

【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 （千歳線新札幌駅） 北海道旅客鉄道株式会社	5.2	耐震対策	当該駅は、乗降客数1日約2.5万人の高架駅であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （伊勢崎線） 東武鉄道株式会社	0.18	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約15万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （東葉高速鉄道線） 東葉高速鉄道株式会社	0.35	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約8.2万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （池袋線） 西武鉄道株式会社	2.4	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約8.1万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （京王線） 京王電鉄株式会社	1.7	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約9.8万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （臨海副都心線） 東京臨海高速鉄道株式会社	0.45	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （羽田空港線） 東京モノレール株式会社	1.5	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4.5万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （いずみ野線） 相模鉄道株式会社	1.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3.2万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （鉄道線） 遠州鉄道株式会社	1.6	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （三河線豊田市駅） 名古屋鉄道株式会社	1.5	耐震対策	当該駅は、乗降客数1日約2.7万人の高架駅であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （常滑線） 名古屋鉄道株式会社	2.6	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2.7万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （常滑線） 名古屋鉄道株式会社	0.60	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7.1万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （名古屋本線） 名古屋鉄道株式会社	3.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約12.6万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （名古屋線） 近畿日本鉄道株式会社	2.9	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人以上の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （大阪線） 近畿日本鉄道株式会社	2.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人以上の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）
耐震対策事業 （泉北高速鉄道線） 泉北高速鉄道株式会社	0.54	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3.2万人の線区であるため、耐震補強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＞ ・地震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＞ ・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 北出 徹也）

【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	0.93	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 北出 徹也)
浸水対策事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	0.81	浸水対策	当該路線は、名古屋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 北出 徹也)
浸水対策事業 (西名古屋港線) 名古屋臨海高速鉄道株式会社	0.90	浸水対策	当該路線は、名古屋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 北出 徹也)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道施設総合安全対策事業（第4種踏切緊急対策）)

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)
第4種踏切緊急対策事業 (常総線) 関東鉄道株式会社	0.04	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (鉄道路線) 株式会社小田急箱根	0.14	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (本線) 富山地方鉄道株式会社	0.06	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (不二越線) 富山地方鉄道株式会社	0.06	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (伊豆急行線) 伊豆急行株式会社	0.22	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (長崎線) 一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センター	0.17	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
第4種踏切緊急対策事業 (西九州線) 松浦鉄道株式会社	0.03	第4種踏切 緊急対策	第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備を設置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> ・歩行者等の一旦停止及び左右確認を促す設備の設置により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)

【熊谷貨物ターミナル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	熊谷貨物ターミナル駅改良事業			整備区間	高崎線熊谷貨物ターミナル駅構内				
	供用年度	2027 年度（建設期間：2025 年～2027 年）			総事業費	2.1 億円（2024 年度価格）				
目的	《当該事業の背景、必要性》 埼玉県北部の熊谷貨物ターミナル駅は、北関東における重要拠点であり、年々大型コンテナの需要が高まっていることから、本事業において暗渠上部を補強し、駅構内の「31ft コンテナ」の積み下ろしを行う高重量のトップリフターの作業可能範囲を拡大することで輸送力の増強を図る。									
	《事業目的（ミッション）》 コンテナホームの暗渠上部を補強し、駅構内の「31ft コンテナ」の積み下ろしを行う高重量のトップリフターの作業可能範囲の拡大することにより、「31ft コンテナ」の取扱量の増加を図る。				《関連する政策目標》 「2030 年度に向けた政府の中長期計画」に位置付けられているモーダルシフトの推進					
○事業による効果・影響の評価										
評価項目				評価結果						
■利用者への効果・影響				《効果・影響及び指標》 ・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。 増加内訳： 南福井駅向け 48 個/年 大阪貨物ターミナル駅向け 168 個/年 岡山貨物ターミナル駅向け 240 個/年 広島貨物ターミナル駅向け 144 個/年 福岡貨物ターミナル駅向け 96 個/年			《事業目的、政策目標との関係》 ・コンテナホームの暗渠上部を補強し、駅構内の「31ft コンテナ」の積み下ろしを行う高重量のトップリフターの作業可能範囲を拡大することで、大型コンテナの取扱量の拡充が可能であり、貨物輸送量の増加に繋がる。			
■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				＜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。						
＜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 8,280 千円/年										
○費用便益分析										
[令和 6 年度価格] ※計算期間： 30 年 (50 年)	費用	9.5 億円 (11.2 億円)		建設費 2.0 億円、維持・再投資費 7.5 億円						
	便益	10.9 億円 (13.5 億円)		供給者便益 9.6 億円、環境等改善便益 1.3 億円						
	指標	費用便益比 B/C	1.1 (1.2)	純現在価値 NPV	1.5 億円 (2.3 億円)	経済的内部収益率 EIRR	9.3% (9.9%)			
	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 2.5 億円 EIRR 12.7%			B/C 1.0 NPV 0.5 億円 EIRR 5.8%			B/C 1.1 NPV 1.5 億円 EIRR 9.3%		
総需要-10%			総費用-10%			建設期間-1 年				
B/C 1.0 NPV 0.4 億円 EIRR 5.4%			B/C 1.3 NPV 2.4 億円 EIRR 13.1%			B/C 1.1 NPV 1.5 億円 EIRR 9.4%				
○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 10 年										
財務的内部収益率 FIRR 14.0%										
上記分析の基礎とした需要予測 大型コンテナ取扱拡充 南福井駅向け 48 個/年、大阪貨物ターミナル駅向け 168 個/年 岡山貨物ターミナル駅向け 240 個/年、広島貨物ターミナル駅向け 144 個/年 福岡貨物ターミナル駅向け 96 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	河川関係者、周辺の荷主、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	2024 年 3 月のダイヤ改正により、JR 貨物としても熊谷貨物ターミナル～広島貨物ターミナル間の輸送力を増強することに取り組んでいる。
（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）Google Map 使用	
＜熊谷貨物ターミナル＞	
	
○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6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	