

令和7年4月1日  
国土交通省鉄道局

## 令和7年度予算及び令和6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7年度予算及び令和6年度予算において新たに事業費を予算化する事業等につきまして、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

施設課

直通 03-5253-8556

総務課企画室

直通 03-5253-8542

# 令和7年度予算に向けた新規事業採択時評価について

## －補助事業等－

### 【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	71
合計		71

# 令和7年度予算に向けた再評価について

## －補助事業等－

### 【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	1	0	1	0	2	2	0	0	0
合 計		0	1	0	1	0	2	2	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6年度に実施した完了後の事後評価について

## －補助事業等－

### 【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
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

(注3) 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。

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道利便増進事業)

(補助事業等)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			B/C	
速達性向上事業 新空港線 第三セクター等公的 主体	1,248	1,268	<p>【内訳】</p> <p>利用者便益 : 1,326億円                      供給者便益 : -130億円                      環境等改善便益 : -1.4億円                      残存価値 : 73億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>○羽田空港へのアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由が丘駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅の所要時間：約17分短縮（約51分→約34分）</li> <li>・新宿三丁目駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅の所要時間：約7分短縮（約61分→約54分）</li> </ul> <p>※京急空港線及び東京メトロ副都心線内の所要時間は想定。また、渋谷駅での乗継時間は考慮していない。</p>	831	<p>【内訳】</p> <p>建設費 : 713億円                      車両費 : 42億円                      用地費 : 75億円</p>	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港へのアクセス利便性の向上による沿線への人や企業の集積</li> <li>・沿線におけるまちづくりの促進による地域の活性化</li> <li>・ターミナル駅である蒲田駅と京急蒲田駅のミッシングリンクの解消による災害時の代替ルートとしての選択肢の増加</li> </ul> <p>等</p>	<p>鉄道局                      都市鉄道政策課                      (課長 小林 基樹)</p>

【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))  
(補助事業等))

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 線東日本橋駅、人形 町変電所) 東京都交通局	6.7	浸水 対策	<p>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、止水板及び防水扉を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt; ・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。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
浸水対策事業(大江 戸線麻布十番駅) 東京都交通局	0.10	浸水 対策	<p>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、止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt; ・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。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
浸水対策事業(三田 線日比谷駅) 東京都交通局	1.5	浸水 対策	<p>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、止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt; ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt; ・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。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

<p>浸水対策事業（日比谷線仲御徒町駅、秋葉原駅、人形町駅、築地駅）</p> <p>東京地下鉄株式会社</p>	<p>13</p>	<p>浸水対策</p>	<p>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ことを受け、要対策箇所を精査した結果、浸水が想定される駅の出入口に防水扉を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  ・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。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;  ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;  ・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。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>
<p>浸水対策事業（烏丸線北山駅、今出川駅、烏丸御池駅、四条駅、姉小路変電所、勤進橋変電所）</p> <p>京都市交通局</p>	<p>0.35</p>	<p>浸水対策</p>	<p>水防法に基づき、京都府において洪水浸水想定区域に指定された駅の出入口及び変電所に止水板及び防水扉を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  ・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、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;  ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;  ・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。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>
<p>浸水対策事業（東西線柳馬場中間換気所）</p> <p>京都市交通局</p>	<p>0.06</p>	<p>浸水対策</p>	<p>水防法に基づき、京都府において洪水浸水想定区域に指定された中間換気所に止水板及び防水扉を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p>&lt;利用者への効果・影響&gt;  ・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、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。</p> <p>&lt;供給者への効果・影響&gt;  ・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。</p> <p>&lt;社会全体への効果・影響&gt;  ・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。</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (鉄道駅総合改善事業)  
 (補助事業等)

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)
弥彦線燕三条駅バリアフリー化事業 東日本旅客鉄道株式会社	2.3	エレベーター	本駅が所在する三条市では、令和6年から県央基幹病院が開院し、近隣の燕三条駅を日常的に利用する高齢者・障がい者への配慮が求められているため、本駅のJR弥彦線ホームに新たに移動等円滑化された経路を設け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〉 ・エレベーター等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 小林 基樹)
上越線小千谷駅バリアフリー化事業 東日本旅客鉄道株式会社	12	エレベーター	本駅は小千谷市が策定した移動等円滑化促進方針において、移動等円滑化促進地区の生活関連施設に選定され、当該エリアの一体的・連続的なバリアフリー化が求められるところ、本方針に基づき本駅に移動等円滑化された経路を設け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〉 ・エレベーター等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 小林 基樹)
鉄道線第一通り駅バリアフリー化事業 遠州鉄道株式会社	4.6	エレベーター	当駅は浜松市中心市街地に位置する駅であり、多くの宿泊施設、繁華街の最寄駅である。日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、大きな荷物をもった旅行者への配慮が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設け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〉 ・エレベーター等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 小林 基樹)
愛知環状鉄道線中岡崎駅バリアフリー化事業 愛知環状鉄道株式会社	4.3	エレベーター	中岡崎駅は「中岡崎駅・岡崎公園前駅周辺地区バリアフリー基本構想」において、重点整備地区の生活関連施設に位置付けられており、相互乗換駅である岡崎公園前駅は令和3年度にバリアフリー化が完了していることから、早期かつ一体的なバリアフリー化が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設け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〉 ・交通結節点として乗継機能の円滑化が図られる。 ・エレベーター等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 小林 基樹)
南海本線紀ノ川駅バリアフリー化事業 南海電気鉄道株式会社	2.4	エレベーター	当該駅は和歌山市が策定した「紀ノ川駅周辺バリアフリー基本構想」の中で、重点整備地区の生活関連施設に位置付けられており、紀ノ川駅周辺地区の高齢化率は全国平均値より高く、特に高齢者への配慮が求められるところ、この基本構想に基づき、移動等円滑化された経路を設け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〉 ・エレベーター等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 小林 基樹)

山陽本線上道駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	2.9	バリアフリー施設	当該駅は岡山市が策定した上道駅周辺地区バリアフリー基本構想の中で、国の「バリアフリー法に基づく基本方針の次期目標」を踏まえた重点整備地区の主要な旅客施設に位置付けられている。駅周辺地区には大型の住宅団地や岡山上道郵便局、岡山市立城東台小学校などが分布している。 これらへの配慮が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設け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〉 ・スロープ等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 小林 基樹)
鹿児島本線湯之元駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	3.4	バリアフリー施設	本駅が所在する日置市は、近年高齢化率が上昇している。日置市の交通の要となる湯之元駅においても高齢者の利用が多いため、移動円滑化された経路を設け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〉 ・スロープ等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 小林 基樹)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(鉄道防災対策事業(一般防災))  
(補助事業等)

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)
防災対策事業(予讃線、土讃線、徳島線) 四国旅客鉄道株式会社	2.3	落石等対策	国道32号等の道路が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線のため、落石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〉 ・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。 〈利用者への効果・影響〉 ・鉄道沿線の斜面を防護することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)
防災対策事業(大村線、筑肥線) 九州旅客鉄道株式会社	1.5	護岸等対策	国道34号が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線のため、海岸等保全等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〉 ・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。 〈利用者への効果・影響〉 ・鉄道沿線の斜面を防護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 (耐震対策))  
 (補助事業等)

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	9.7	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 (難波線) 近畿日本鉄道株式会社	1.8	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日1.0万人以上の線区であるため、高架橋の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 (南海本線) 南海電気鉄道株式会社	0.45	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約5.3万人の線区であるため、高架橋の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 (空港連絡鉄道線) 新関西国際空港株式会社	2.5	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3.7万人の線区であるため、高架橋の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 (阪神なんば線) 阪神電気鉄道株式会社	0.45	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、高架橋の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 (井原線) 井原鉄道株式会社	2.3	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 (阿佐東線) 阿佐海岸鉄道株式会社	0.05	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 (予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	3.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.2万人の線区であるため、高架橋の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 (長尾線) 高松琴平電気鉄道株式会社	0.20	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)

【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))

(補助事業等)

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 (石北線) 北海道旅客鉄道株式会社	1.0	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、鉄道河川橋梁の流失・傾斜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 北出 徹也)
豪雨対策事業 (石北線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.10	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 北出 徹也)

<p>豪雨対策事業 (室蘭線) 北海道旅客鉄道株式会社</p>	<p>0.48</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>豪雨対策事業 (根室線) 北海道旅客鉄道株式会社</p>	<p>0.09</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>豪雨対策事業 (奥羽線) 東日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>0.10</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>当該路線は、貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>豪雨対策事業 (羽越線) 東日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>1.7</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>豪雨対策事業 (武蔵野線) 東日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>0.41</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>豪雨対策事業 (IRいしかわ鉄道線) IRいしかわ鉄道株式会社</p>	<p>0.18</p>	<p>豪雨対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>

豪雨対策事業 (中央線) 東海旅客鉄道株式会社	0.18	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、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)
豪雨対策事業 (関西線) 東海旅客鉄道株式会社	0.22	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、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)
豪雨対策事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	1.3	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、鉄道河川橋梁の流失・傾斜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 北出 徹也)
豪雨対策事業 (北陸線) 西日本旅客鉄道株式会社	0.80	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、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)
豪雨対策事業 (京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	3.4	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、鉄道河川橋梁の流失・傾斜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 北出 徹也)
豪雨対策事業 (大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	1.8	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、鉄道河川橋梁の流失・傾斜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 北出 徹也)

豪雨対策事業 (伯備線) 西日本旅客鉄道株式会社	0.35	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、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)
豪雨対策事業 (山陽線) 西日本旅客鉄道株式会社	0.48	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、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)
豪雨対策事業 (土讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.44	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 北出 徹也)
豪雨対策事業 (天神大牟田線) 西日本鉄道株式会社	1.1	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2.5万人の線区であるため、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 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))  
(補助事業等)

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 (田園都市線) 東急電鉄株式会社	3.0	浸水対策	当該路線は、世田谷区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等(踏切保安設備整備))

(補助事業等)

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)
踏切保安設備整備事業 (常総線) 関東鉄道株式会社	0.24	踏切保安設備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (上信線) 上信電鉄株式会社	0.93	踏切保安設備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (上毛線) 上毛電気鉄道株式会社	0.22	踏切保安設備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (池袋線) 西武鉄道株式会社	0.40	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (新宿線) 西武鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (井の頭線) 京王電鉄株式会社	0.50	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)

踏切保安設備整備事業 (大井町線) 東急電鉄株式会社	0.36	踏切保安設備	1日当たりの踏切自動車交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	0.60	踏切保安設備	1日当たりの踏切自動車交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	0.12	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (石山坂本線) 京阪電気鉄道株式会社	0.08	踏切保安設備	1日当たりの踏切自動車交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (交野線) 京阪電気鉄道株式会社	0.18	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (南大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	0.24	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)

踏切保安設備整備事業 (南海本線) 南海電気鉄道株式会社	0.14	踏切保安設備	付近に障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (高野線) 南海電気鉄道株式会社	0.14	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (阪堺線) 阪堺電気軌道株式会社	0.22	踏切保安設備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (神戸線) 阪急電鉄株式会社	0.59	踏切保安設備	1日当たりの踏切自動車交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (有馬線) 神戸電鉄株式会社	0.01	踏切保安設備	1日当たりの踏切自動車交通遮断量が多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (三田線) 神戸電鉄株式会社	0.02	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (粟生線) 神戸電鉄株式会社	0.05	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)

踏切保安設備整備事業 (大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	0.24	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (加太線) 南海電気鉄道株式会社	0.04	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.03	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)
踏切保安設備整備事業 (後免線) とさでん交通株式会社	0.23	踏切保安設備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、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)

【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))  
(補助事業等)

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 (山田線) 東日本旅客鉄道株式会社	0.02	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)

<p>第4種踏切緊急対策事業 (秩父本線) 秩父鉄道株式会社</p>	<p>0.01</p>	<p>第4種踏切緊急対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・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。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>第4種踏切緊急対策事業 (長野線) 長野電鉄株式会社</p>	<p>0.03</p>	<p>第4種踏切緊急対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・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。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
<p>第4種踏切緊急対策事業 (別所線) 上田電鉄株式会社</p>	<p>0.02</p>	<p>第4種踏切緊急対策</p>	<p>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。          &lt;社会全体への効果・影響&gt;          ・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。          &lt;利用者への効果・影響&gt;          ・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。</p>	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>

## 新規採択時評価 総括表

【都市鉄道利便増進事業】

事業主体【第三セクター等公的主体】

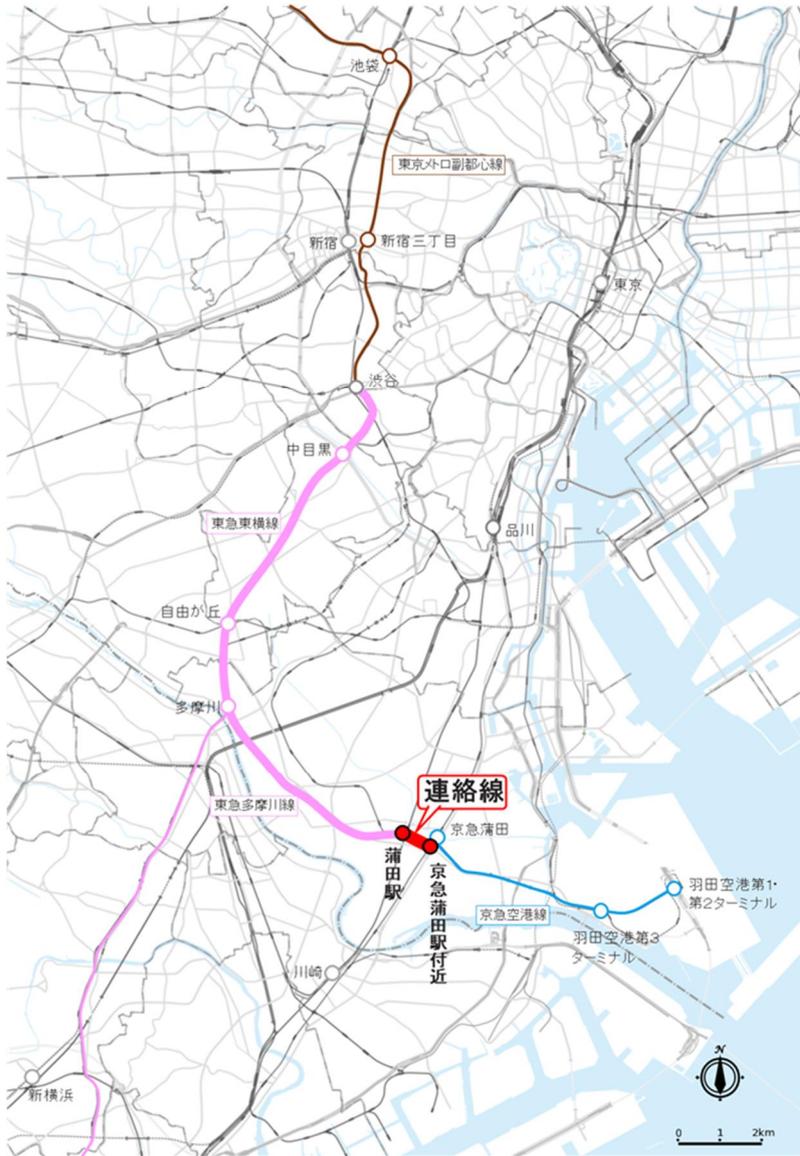
○事業内容				
概要	事業名	速達性向上事業 新空港線	整備区間	矢口渡駅・蒲田駅間～京急蒲田 駅付近 約 1.7km
	供用年度 (開業目標)	令和 20 年代前半	総事業費	1,248 億円
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 28 年の交通政策審議会第 198 号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の一つとして「国際競争力の強化に資する都市鉄道」が示され、その実現に向けた取組が期待されている。同答申において、新空港線（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）は、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトとして、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上に資する路線であると位置付けられ、矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能とされた。</li> <li>・近年においては、新型コロナウイルス感染症の影響はあるものの、訪日外国人の増加や各国との都市間競争の激化による国際競争力強化の必要性の高まり等を受け、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築する観点から、空港アクセスの改善、シームレスな鉄道網の構築等を進めることが急務となっている。</li> </ul>			
	<p>≪事業目的（ミッション）≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上による東京圏の国際競争力の強化への貢献</li> <li>・蒲田駅周辺の路線等の混雑緩和による豊かな国民生活への貢献</li> <li>・沿線のまちづくりとの連携を通じたまちのにぎわいや地域の活性化への寄与</li> <li>・災害時の代替ルートとしての選択肢の増加による災害に強靱な都市鉄道ネットワークへの貢献</li> </ul>	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京圏の都市鉄道が目指すべき姿（交通政策審議会第 198 号答申）</li> <li>・戦略 9 都市の機能を高め、世界を魅了：都心・多摩の鉄道ネットワークの強化（「未来の東京」戦略 2024 version up、東京都）</li> <li>・部門別方針（交通部門）：広域連携軸を構成する鉄道等の整備（大田区都市計画マスタープラン（令和 4 年 3 月改定）、大田区）</li> </ul>		

○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、政策目標との関係≫		
■利用者への効果・影響	<p>○羽田空港へのアクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由が丘駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅の所要時間:約17分短縮(約51分→約34分)</li> <li>・新宿三丁目駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅の所要時間:約7分短縮(約61分→約54分)</li> </ul> <p>※京急空港線及び東京メトロ副都心線内の所要時間は想定。また、渋谷駅での乗継時間は考慮していない。</p> <p>○周辺路線の混雑緩和</p> <p>蒲田駅周辺の路線等の混雑緩和が図られる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上による東京圏の国際競争力の強化への貢献という事業目的が達成される。</li> <li>・蒲田駅周辺の路線等の混雑緩和による豊かな国民生活への貢献という事業目的の達成が期待される。</li> </ul>	
■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新線の輸送人員が約5.1万人/日見込まれるほか、東急多摩川線及び東急東横線の輸送人員の増加が期待される。</li> <li>・周辺路線の混雑緩和により、ラッシュ時間帯の定時性の確保が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「信頼と安心の都市鉄道」が掲げられており、本事業による貢献が期待される。</li> </ul>	
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都北西部等と羽田空港とのアクセス利便性が向上する。</li> <li>・大田区から都心部への通勤・通学等の移動利便性が向上する。</li> <li>・大田区内東西方向の移動利便性が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京圏の国際競争力の強化、豊かな国民生活への貢献という事業目的が達成される。</li> </ul>
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港へのアクセス利便性の向上により、沿線への人や企業の集積が期待される。</li> <li>・羽田空港、都心部、埼玉県の各都市のつながりが強化されることにより、産業の活性化や新産業の創出等が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「国際競争力の強化に資する都市鉄道」が掲げられており、本事業による貢献が期待される。</li> </ul>
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東急東横線等との相互直通運転を通じて新たな人の流れを取り込むことにより、まちのにぎわいを生むことが期待される。</li> <li>・沿線におけるまちづくりが促進され、地域の活性化に寄与することが期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線のまちづくりとの連携を通じたまちのにぎわいや地域の活性化への寄与という事業目的が達成される。</li> </ul>
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナル駅である蒲田駅と京急蒲田駅のミッシングリンクを解消することで、災害時の代替ルートとしての選択肢の増加が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会第198号答申において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として「災害対策の強力な推進」が掲げられており、本事業による貢献が期待される。</li> </ul>

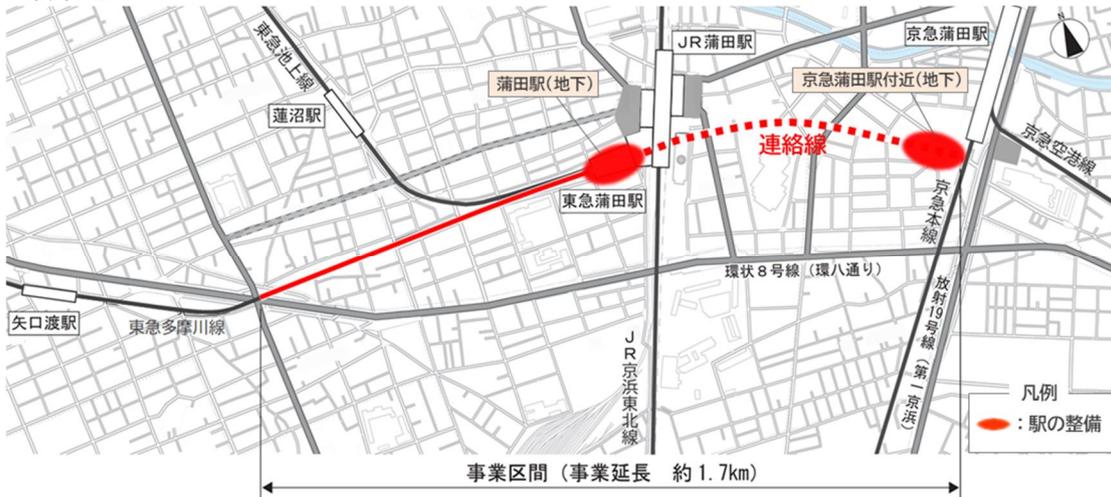
○費用便益分析							
【令和6年度価格】 ※計算期間： 30年 (50年)	費用	831億円 (842億円)		貨幣換算した費用：建設費、車両費、用地費			
	便益	1,268億円 (1,424億円)		貨幣換算した便益：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
	指標	費用便益比 B/C	1.5 (1.7)	純現在価値 NPV	437億円 (581億円)	経済的內部 収益率 EIRR	6.9% (7.2%)
	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C	1.7 (1.9)	B/C	1.4 (1.5)	B/C	1.5 (1.6)
NPV		570億円 (740億円)	NPV	354億円 (499億円)	NPV	339億円 (511億円)	
EIRR		7.6% (7.9%)	EIRR	6.2% (6.5%)	EIRR	6.6% (6.8%)	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
	B/C	1.4 (1.5)	B/C	1.7 (1.9)	B/C	1.6 (1.7)	
	NPV	304億円 (423億円)	NPV	519億円 (664億円)	NPV	483億円 (636億円)	
	EIRR	6.1% (6.4%)	EIRR	7.6% (7.9%)	EIRR	7.2% (7.5%)	
○採算性分析							
<p>単年度営業収支黒字転換年 21年、累積資金収支黒字転換年 40年            上記分析の基礎とした需要予測            蒲田駅～京急蒲田駅付近 開業3年後：5.1万人/年            ※テレワーク等の進展の影響を考慮した収入減を前提として採算性分析を実施</p>							
○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"> <li>令和4年6月、東京都と大田区が補助金の負担割合に合意</li> <li>令和4年10月、大田区と東急電鉄株式会社の共同出資により、整備主体となることを目的とした第三セクター「羽田エアポートライン株式会社」を設立</li> </ul> <p>■法手続きの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年1月、都市鉄道等利便増進法に基づき、羽田エアポートライン株式会社が整備構想の、東急電鉄株式会社が営業構想の認定を国土交通大臣に対して申請</li> </ul>						
事業の成立性	<p>■上位計画との関連</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通政策審議会第198号答申において、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上に資する路線であると位置付けられ、矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能とされている。</li> </ul>						

○概要図（位置図）

(広域図)



(詳細図)



## ○評価結果のまとめ

### ■事業による効果・影響の評価

利用者への効果・影響として羽田空港へのアクセス利便性の向上、周辺路線の混雑緩和等が、社会全体への効果・影響としてまちなぎわいや地域の活性化への寄与等が見込まれ、事業目的（ミッション）の達成につながるものと評価される。

### ■費用便益分析による評価

費用便益分析では、需要 10%減を前提とした場合においても、評価 3 指標が社会経済的に有益とされる  $B/C \geq 1.0$ 、 $NPV \geq 0$ 、 $EIRR \geq 4\%$  を満たすため、種々の社会経済状況等の変化を加味しても、社会的効率性の観点から有益な事業と評価される。

### ■採算性分析による評価

採算性分析では、テレワーク等の進展の影響を考慮した収入減を前提としても、都市鉄道利便増進事業費補助を活用した場合、単年度営業収支は 21 年で黒字転換、累積資金収支は 40 年で黒字転換する結果となり、社会経済状況等の変化による移動需要の減少を加味しても、事業継続性の観点から有益な事業と評価される。

### ■事業の実施環境の評価

交通政策審議会第 198 号答申において課題とされた費用負担のあり方について、関係地方公共団体において合意が形成され、法手続きの進展がみられていることから、事業の実施環境は良好と評価される。

## ○備考

※評価実施年度：令和 6 年度

※評価の過程で使用した主なデータ、文献等

- ・国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）
- ・東京圏パーソントリップ調査（平成 20 年、平成 30 年）
- ・大都市交通センサス（平成 22 年、平成 27 年）
- ・航空旅客動態調査、国際航空旅客動態調査（平成 27 年）
- ・国立社会保障・人口問題研究所 将来人口推計（平成 30 年）
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (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	再々評 価	64	234	【内訳】 利用者便益：236億円 維持管理費：-1.7億円  【主な根拠】 改札利用者数をもと に、乗換等の所要時間の 短縮効果によって試算。	52	【内訳】 建設費：50億円 再投資費：2.6億円	4.5	・再評価を実施後一定期間（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】 ・平成27年の海老名駅西口のまちびらきを した効果もあり駅利用者は増加傾向にある こと及び今後の東口開発による駅利用者の 増加の可能性から利便性及び安全性の向上 が必要である。  【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度末に事業完成見込み	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)	
東海道本線刈谷駅 改良事業  東海旅客鉄道株式 会社	長期間 継続中	91	95	【内訳】 利用者便益：95億円 ・時間短縮便益 : 87億円 ・混雑解消便益 : 9.1億円 ・ホーム可動柵維持管理 : -1.5億円  【主な根拠】 刈谷駅乗降人員 : 57,943人/日	91	【内訳】 建設費：86億円 維持改良費：4.9億円	1.04	・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であるため、再評価を 実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・市内外を結ぶ重要な交通拠点であること から、ホーム拡幅等による混雑緩和や、 ホーム可動柵設置による安全性向上、地域 交流拠点整備による利便性向上が必要  【事業の進捗の見込み】 ・地中障害物等の影響により、事業進捗が 遅れているものの、令和11年度に工事完了 予定。  【コスト縮減等】 ・ホーム可動柵等の仕様見直しを実施し、 コスト縮減を図っている。	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)	

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		整備区間	相鉄本線 海老名駅	
	供用年度	新規事業採択時	2020年度 (建設期間：2015～2019年)	総事業費	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 (2019年度)
		再評価時(今回)	2027年度 (建設期間：2015～2026年)		再評価時(今回)	64.23億円 (2024年度)
変更理由：仮設工事での支障物により協議・設計変更に時間を要した。(前回理由) それに加え、構造物基礎杭施工不良により、鉄骨組立中に基礎杭沈下が発生。調査及び再施工により遅れが生じた。(今回理由)		変更理由：杭の鋼管補強範囲変更、物価上昇等の理由で事業費が増えた(前回理由) 構造物基礎杭施工不良により調査、再施工などから事業が遅れ費用も嵩むが、施工不良に起因する費用は補助金対象外とすることから事業費の変更は無い。(今回理由)				
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)との乗換駅であることから、朝夕ラッシュ時には乗換流動が多く、混雑が著しい。</li> <li>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海老名駅東口開発も今後進捗していくことにより、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。</li> <li>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。</li> <li>これらの課題を踏まえ、相鉄北口改札の設置(2023年3月暫定開業済)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。</li> </ul>					
	<p>《事業目的》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>海老名駅北口改札、連絡通路、南2階改札口を設置することで利用者を分散し、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。</li> <li>耐震性の確保および避難経路が強化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。</li> <li>駅機能の高度化(保育施設の整備)</li> </ol>	<p>《関連する政策目標》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>国土交通省政策評価基本計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</li> <li>施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。</li> </ul> </li> <li>地域計画等 <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul> </li> </ol>				
<p>&lt;事業の必要性等に関する視点&gt;</p> <p>○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>長期的な円安、労働力不足、働き方改革などの影響から物価、人件費は著しく変化(上昇)している。また、働き方改革による2024年問題の一つとして資機材の運搬に伴うトラックの運転手不足の影響を受けて、運転手確保に見合った工事工程に見直しながら進めている。</li> </ul>						

○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		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎の耐震化、避難経路増強 利用者や鉄道運行の安全化が図られる。</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者や鉄道運行の安全性確保</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>待機児童解消に寄与</li> </ul>		
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>		
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>保育施設の整備により保育所入所児童数が増加</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>駅機能の高度化が実現</li> <li>待機児童解消に寄与</li> </ul>		
<b>■費用便益分析</b> [2023年度価格]  ※計算期間：30年(50年)	事業全体	費用	52.3億円(54.2億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、施設更新費		
		便益	234.3億円(285.8億円)		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	4.5(5.3)	純現在価値 NPV	182.0億円(231.6億円)	経済的内部収益率 EIRR	10.7%(10.8%)
	残事業	費用	「継続した場合」 52.3億円(54.2億円) :既存駅舎解体、新駅舎建設等		「中止した場合」 67.7億円(69.6億円) :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」 234.3億円(285.8億円)		「中止した場合」 0億円(0億円)		
指標		費用便益比 B/C	6.4(7.4)	純現在価値 NPV	166.6億円(216.2億円)	経済的内部収益率 EIRR	9.4%(9.5%)
感度分析結果		総需要±10%		総費用±10%		建設期間±1年	
B/C 3.1~3.8 (3.7~4.5) NPV 143~190億円(187~245億円) EIRR 算出不可(8.6~10.3)							
B/C 3.2~3.8 (3.8~4.5) NPV 160~173億円(210~223億円) EIRR 8.5~10.3(8.7~10.4)							
B/C 3.3~3.7 (3.9~4.3) NPV 153~181億円(202~231億円) EIRR 8.3~10.6(8.5~10.7)							
設定した「中止した場合」の状況 ・2024年度末を基準とし、中止した場合の費用として2024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・上家の仮設化等仮設物の撤去・復旧、新設駅舎躯体の撤去、鉄骨及び基礎杭・床版の撤去】および既存駅舎の原状復旧費用として既投資額の50%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は考慮していない。							
費用便益分析の基礎とした需要予測 ・相鉄海老名駅 供用開始年度乗降人員 108,761人/日 供用開始30年後乗降人員 93,205人/日 ・費用便益分析に反映した変更要素 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							

**○事業の進捗の状況**

基礎杭施工不良に伴った調査及び再施工により遅れているものの、現在は 2027 年度の供用開始に向けて事業が進捗している。

**<事業の進捗の見込みの視点>**

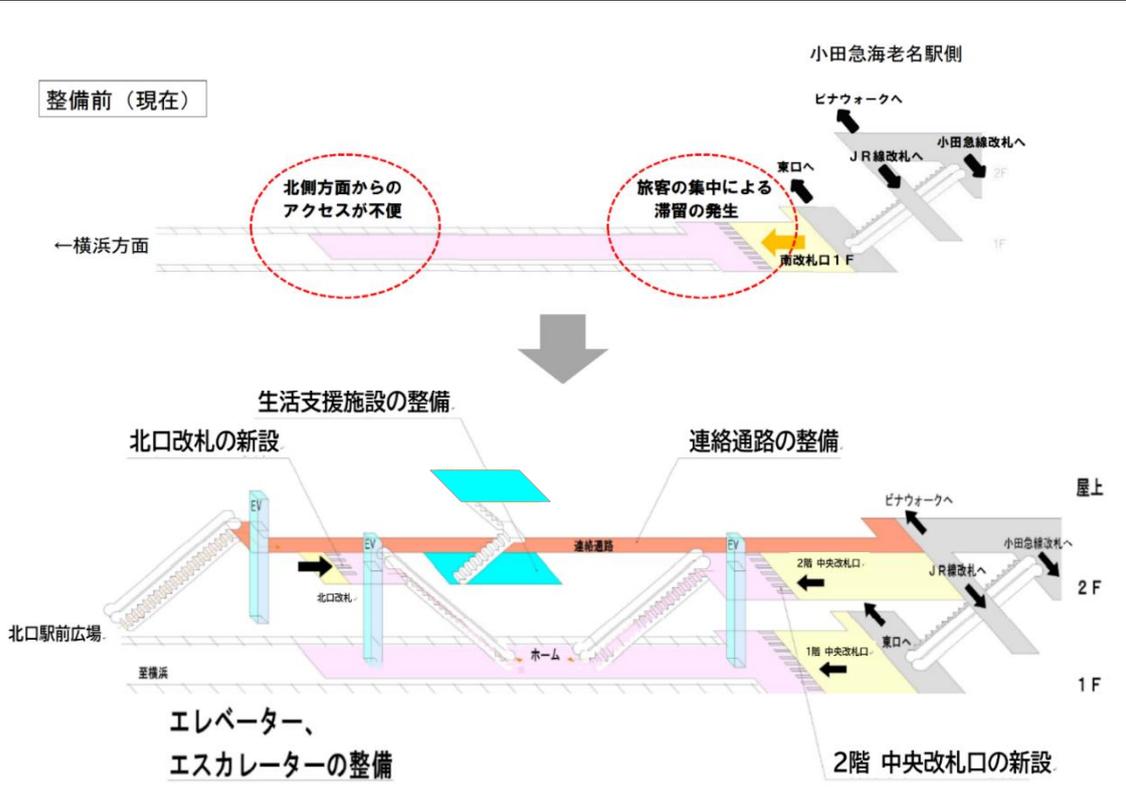
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係自治体等の合意</li> <li>「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、海老名市、地元代表、鉄道事業者で協議会を設立して事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。</li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>上位計画との関係</li> <li>鉄道3路線間の乗継利便性、駅東西連絡性向上等「交通結節点の機能強化」として駅機能の改善を促進する事が海老名市都市マスタープランで掲げられている。</li> </ul>

**<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

※評価実施時期：  
2025年3月

※評価の過程で使用したデータ、文献等：

- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012
- ・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	2024 年度	開業年次	2027 年度	建設期間	2015～2026 年度
社会的割引率	4%	時間評価値	62.85 円／分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [2024 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
便益	利用者便益	23,606 百万円（28,844 百万円）			
	維持管理費	-173 百万円（-263 百万円）			
	供給者便益	—			
	便益計	23,433 百万円（28,580 百万円）			
費用	建設投資額	4,961 百万円（4,961 百万円）			
	再投資額	267 百万円（460 百万円）			
	費用計	5,228 百万円（5,421 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	2024 年	開業年次	2027 年	建設期間	2015～2026 年
社会的割引率	4%	時間評価値	62.85 円／分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [2024 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
便益	利用者便益	23,606 百万円（28,844 百万円）			
	維持管理費	-173 百万円（-263 百万円）			
	中止の場合の利益	0 百万円（0 百万円）			
	供給者便益	—			
	便益計	23,433 百万円（28,580 百万円）			
費用	建設投資額	4,961 百万円（4,961 百万円）			
	再投資額	267 百万円（460 百万円）			
	中止した場合の想定費用	-1,541 百万円（-1,541 百万円）			
	費用計	3,687 百万円（3,880 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。

再評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

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	新規事業採択時	令和 8年度 (建設期間：令和 2 年度～令和 8 年度)	総事業費	新規事業採択時	83 億円 (平成30年度価格)
		再評価時	令和 11 年度 (建設期間：令和2年度～令和 11年度)		再評価時	91 億円 (令和 5 年度価格)
変更理由：地中障害物等による影響				変更理由：物価高騰による影響		
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・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5.8万人が利用している。 ・コロナ渦を経て利用者数はやや減少したものの、回復傾向にあり、特に朝夕ピーク時は多くの通勤・通学利用者が集中することにより、ホームやコンコース、昇降施設並びに改札が非常に混雑している。 ・刈谷駅では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、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となる。					
	≪駅周辺≫ ・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になる。 ・自由通路においては、効果的な情報発信や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ている。			≪関連する政策目標≫ (1)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 ・Ⅷ都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する  (2)刈谷市施策 ・刈谷市立地適正化計画 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 ・刈谷駅周辺地区都市再整備計画 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 魅力と回遊性の向上を図り、活気とにぎわいを創出		
≪事業目的≫ ≪駅改良≫ ・ホーム拡幅、ホーム可動柵の設置、コンコース拡張、改札通路、昇降施設の増設により安全性の向上と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、地域交流拠点を設置する。 ※地元自治体と事業者による整備  ≪駅周辺における都市側事業≫ ・刈谷駅北地区整備事業（優良建築物等整備）、刈谷駅前線道路新設改良事業等を実施、ウィングデッキ整備事業、刈谷桜町地区整備事業（優良建築物等整備）、にぎわい創出イベント等を実施中 ・JR東海と刈谷市が協力して、本事業完了後の駅前北口広場を含めた駅前再開発（駅ビル等）を検討中						
≪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 ・コロナ渦を経て利用者数はやや減少したものの、回復傾向にある。 ・物価高騰の影響により、工事費が増額している。						
○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				
■利用者への効果・影響		≪効果・影響及び指標≫ ・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、コンコース拡幅および改札・エスカレーター増設により混雑が緩和され、構内移動時間が短くなることから利便性が向上		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・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	≪効果・影響及び指標≫ ・駅の利便性向上による、駅周辺整備・開発の促進		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		
	地域社会	≪効果・影響及び指標≫ ・地域交流拠点施設等の設置による交流や賑わいの創出		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		
	環境・安全	≪効果・影響及び指標≫ ・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		≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		

<b>■費用便益分析</b> [令和5年度価格] ※計算期間：30年(50年)	<b>事業全体</b>	費用	91億円 (91億円)	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	95億円 (117億円)	貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮便益、混雑解消便益 ホーム可動柵維持管理費（マイナス便益）				
		指標	費用便益比 B/C	1.04 (1.28)	純現在価値 NPV	3.7億円 (26億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.40 (5.46)
		・事業期間の延伸、事業費の増加を反映						
	<b>残事業</b>	費用	「継続した場合」 48億円 (48億円) ：建設費、ホーム可動柵更新費・維持管理費 ホーム可動柵維持管理費（マイナス便益）		「中止した場合」 43億円 (43億円) ：建設費、ホーム可動柵更新費			
		便益	「継続した場合」 72億円 (89億円) ：移動時間短縮便益、混雑解消便益		「中止した場合」 23億円 (27億円) ：移動時間短縮便益、混雑解消便益			
		指標	費用便益比 B/C	1.48 (1.84)	純現在価値 NPV	23億円 (41億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.44% (8.18%)
		感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±1年	
			<総需要 10%減> B/C：1.33 (1.66) B-C：16億円 (32億円) EIRR：6.47% (7.35%)		<総費用 10%減> B/C：1.65 (2.05) B-C：28億円 (46億円) EIRR：6.56% (7.43%)		<建設期間 10%減> B/C：1.51 (1.88) B-C：25億円 (43億円) EIRR：7.81% (8.54%)	
			<総需要 10%増> B/C：1.63 (2.03) B-C：31億円 (50億円) EIRR：8.34% (8.97%)		<総費用 10%増> B/C：1.35 (1.67) B-C：18億円 (36億円) EIRR：8.44% (9.05%)		<建設期間 10%増> B/C：1.46 (1.82) B-C：22億円 (39億円) EIRR：7.20% (7.95%)	
※設定した「中止した場合」の状況：下りホーム側のみ工事完了								

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。

○事業の進捗の状況

令和7年3月現在、事業の進捗率は40%、残事業については上りホーム拡幅、コンコース改良、ホームドア整備等。地中障害物撤去等により、事業の進捗が遅れている。

<事業の進捗の見込みの視点>

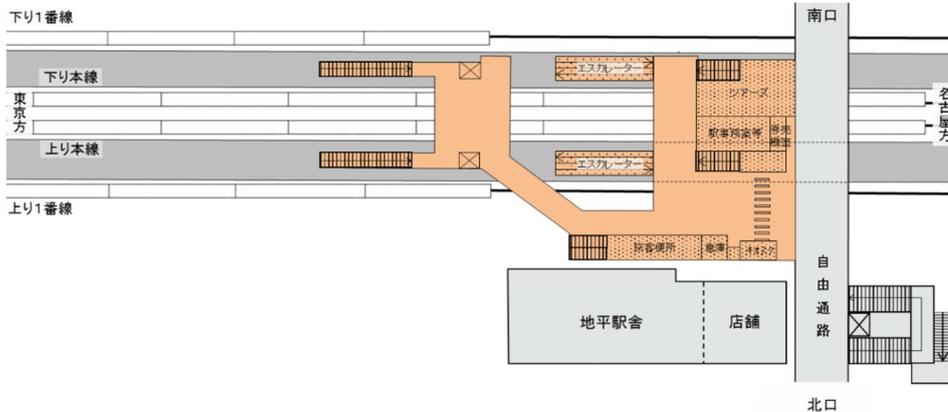
事業の実行性	<p>■関係主体の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム拡幅など駅の混雑解消について、地元企業から刈谷市に対し強い要望がある。</li> <li>令和元年6月20日付けで刈谷市と本事業の覚書を締結（事業合意）した。</li> </ul> <p>■用地の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム拡幅等に伴い新たに必要となる刈谷市用地の取得について、令和元年6月20日付けで刈谷市と締結した覚書にて規定した。</li> </ul>
事業の成立性	<p>■上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>「第8次刈谷市総合計画（令和5年3月策定）」における重点戦略の中の「にぎわいの創出」に関する方向性の中で、刈谷駅北口周辺の再開発やJR刈谷駅の改良が取組として位置付けられている。</li> </ul>

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

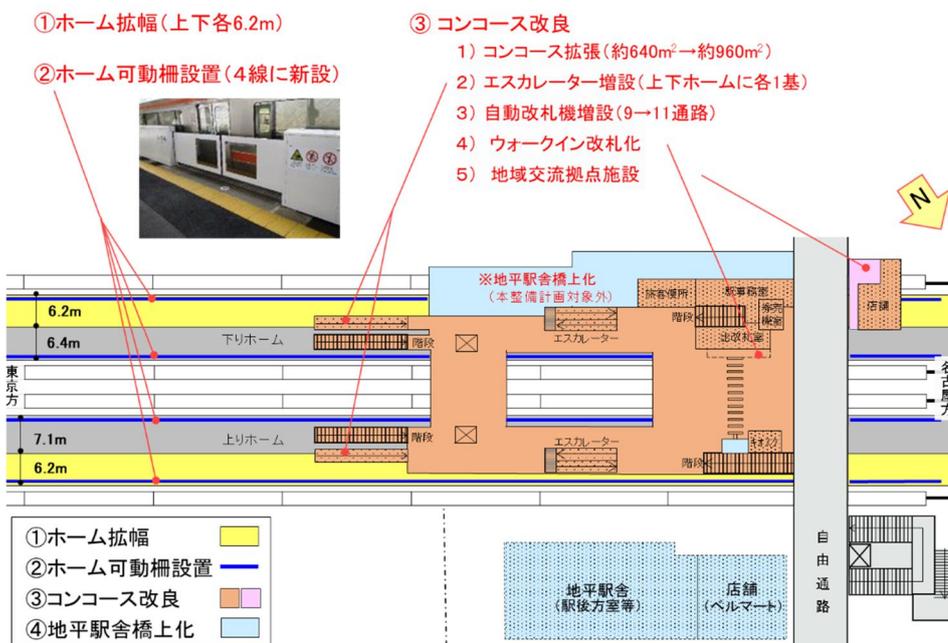
・ホーム可動柵等の仕様見直しを実施し、コスト縮減を図っている。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

事業の投資効果が得られることから事業を継続する。

○備考

- ・評価の過程で使用したデータ、文献等：  
鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012改訂版、公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）令和5年度9月第8次刈谷市総合計画（令和5年3月策定）
- ・評価の体制（有識者の委員会等）：  
鉄道駅総合改善事業（東海道本線：刈谷駅）事業評価監視委員会（令和7年1月30日実施）

<参考資料>

新規事業採択時評価と同様に、参考資料を添付する。

事業全体の投資効率性については、新規事業採択時評価と共通の書式とする。残事業の投資効率性の評価に当たっては、中止した場合に想定される費用について、残事業を実施する場合は発生しないため、マイナスの費用として計上する。

表 1 費用便益分析結果（事業全体）

前提条件					
評価年次	令和 6 年	開業年次	令和 11 年	建設期間	令和 2 年～11 年
社会的割引率	4%	時間評価値	42.6 円/分（毎月勤労統計調査地方調査 R5 愛知）		
<b>総便益・総費用の内訳</b> [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
便益	利用者便益	9,467 百万円（11,665 百万円）			
		時間短縮便益	8,708 百万円（10,727 百万円）		
		混雑緩和便益	913 百万円（1,125 百万円）		
		ホーム可動柵維持管理更新費	▲153 百万円（▲187 百万円）		
	便益計	9,467 百万円（11,665 百万円）			
費用	建設投資額	8,607 百万円（8,607 百万円）			
		建設費	8,607 百万円（8,607 百万円）		
	維持改良費・再投資費	495 百万円（495 百万円）			
	費用計	9,101 百万円（9,101 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	令和 6 年	開業年次	令和 11 年	建設期間	令和 2 年～11 年
社会的割引率	4%	時間評価値	42.6 円/分（毎月勤労統計調査地方調査 R5 愛知）		
<b>総便益・総費用の内訳</b> [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年） 注 1					
便益	利用者便益	7,173 百万円（8,922 百万円）			
		時間短縮便益	6,614 百万円（8,222 百万円）		
		混雑緩和便益	713 百万円（886 百万円）		
		ホーム可動柵維持管理更新費	▲153 百万円（▲187 百万円）		
	便益計	7,173 百万円（8,922 百万円）			
費用	建設投資額	4,341 百万円（4,341 百万円）			
		建設費	4,341 百万円（4,341 百万円）		
	維持改良費・再投資費	495 百万円（495 百万円）			
	費用計	4,836 百万円（4,836 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。

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)  
 (補助事業等)

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)
若桜鉄道若桜線輸送改善事業 (H29～R1) 若桜町・八頭町	5年以内	3.5	(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) 2.4億円 実績値                  3.5億円 工期   想定値(新規採択時) 24か月 実績値                  32か月 B/C   想定値(新規採択時) 1.5(B:5.8億円、C:4.0億円) 実績値(開業5年目) 1.2(B:7.7億円、C:6.2億円)  (事業の効果の発現状況) ・若桜鉄道の列車本数の増発と待ち時間の短縮が図られたことにより、通勤・通学、観光利用等へ活用しやすい公共交通となり、利便性が向上している。 ・行き違い施設を整備したことにより、新たなダイヤを活用し観光利用としての幅が広がり、待ち時間の短縮から通学定期購入者も増え、輸送人員が増加し、経営の安定化が図られている。等 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・若桜鉄道沿線人口3市町(鳥取市、八頭町、若桜町)の人口は減少しているものの、輸送人員は増加傾向にある。平成29年度から順次導入した観光列車の運行により、一時的に輸送人員は伸びたが、感染症等の影響により普通旅客、通勤旅客ともに減少し、いずれもコロナ禍以前の輸送人員には戻っていないが、県及び八頭町、若桜町で支援している「通学費助成制度」が奏功し通学利用者は増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・費用便益分析の結果から事業の効果は発揮されており、今後の事後評価は不要と考える。 (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(地域公共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。 (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。	対応なし	鳥取県八頭町役場 若桜鉄道運行対策室 (室長 岡崎 好美)
平成筑豊鉄道新駅建設事業 (H30～R1) 行橋市地域公共交通活性化協議会	5年以内	0.93	(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) : 0.90億円 実績値                  : 0.93億円 工期   想定値(新規採択時) : 約1年間(平成30年4月～平成31年3月) 実績値                  : 約1年間(平成30年8月～令和元年8月) B/C   想定値(新規採択時) : 1.8(B:5.2億円、C:2.8億円) 実績値                  : 1.8(B:5.2億円、C:2.8億円)  (事業の効果の発現状況) ・利用者への効果としては、主にコスタ行橋やコスモスシンクニックへのアクセス性を向上することで、平成筑豊鉄道の利用を促進することができた。 (事業実施による環境の変化) ・コスタ行橋は、家電量販店・飲食店及びスーパーマーケット等が密集している施設であり、車を持たない市近郊や筑豊地方の方の移動手段をもたらすことができた。 (社会経済情勢の変化) ・コロナ禍により人流が停滞し利用者数の減少が見られたが、新型コロナウイルスの5類移行により人流が活発化し利用者数が増加傾向である。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が発揮されているため、事後評価の必要性なし。 (改善措置の必要性) ・事後に明らかになった課題や対応策等はないため、改善措置の必要性なし。 (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。	対応なし	平成筑豊鉄道株式会社 運輸事業本部 (部長 石松 祥宏)

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (鉄道駅総合改善事業)  
 (補助事業等)

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)
京急本線金沢八景 総合改善事業 (H25～R1) 株式会社横浜シー サイドライン	5年以内	29	(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：29億円、工期：平成25年度～令和元年度 B/C：1.8 (B：71億円、C：41億円) (事業の効果の発現状況) ・駅西側街区および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上。 ・当社、横浜シーサイドライン間の乗換動線の変化による移動時間、移動抵抗低減。 ・昇降施設の整備による朝ラッシュ時の駅利用者の移動時間、移動抵抗低減。 (事業実施による環境の変化) ・本事業と一体で実施した東西自由通路、駅西側道路の整備により、歩きやすい歩行者空間が形成された。また、土地区画整理事業の実施により、駅前広場、道路、下水道等が整備された。 (社会経済情勢の変化) ・新型コロナウイルス感染拡大により、在宅勤務の普及や外出制限により令和2年度の乗降人員は40,474人/日と減少したが、令和5年度には57,282人/日まで回復している。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置は不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・本事業により、横浜シーサイドラインとの乗換が便利になり、駅構内の利用者動線が改善され、駅の安全性、利便性の向上、移動時間の短縮が図られた。また、横浜市が実施する東西自由通路や駅西側の整備、土地区画整理事業の実施により駅周辺の活性化が図られた。「利用者への効果・影響」「社会全体への効果・影響」「費用便益分析」の3つの観点から、鉄道利用者に対して十分な効果が発揮されていると判断でき、改善措置は不要であると考ええる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・金沢八景駅周辺においては、本鉄道駅総合改善事業のみならず、歩道整備や土地区画整理事業が一体的に行われているため、総合的な評価手法もあればなお望ましい。	対応なし	株式会社横浜シーサイドライン 技術部 工務課 (課長 高橋 真人)
阪急・京福西院駅総 合改善事業 (H26～R1) 西院駅周辺地域整備 協議会	5年以内	31	(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 想定値(新規採択時)：25億円 実績値：31億円 工期 想定値(新規採択時)：平成26年度～令和元年度 実績値：平成26年度～令和元年度 B/C(30年) 想定値(新規採択時)：2.9 (B：63億円、C：22億円) 実績値：4.6 (B：194億円、C：43億円) (事業の効果の発現状況) ・阪急西院駅東(北・南)改札口新設・京福ホーム移設による移動時間が短縮された。 ・阪急西院駅、京福西院駅のバリアフリー化により円滑な移動が可能となった。 ・西院駅での阪急⇄京福間乗換の利便性向上に伴い、大宮乗換から西院乗換へ一部転換したと推察される。 ・保育機能の充実により、駅機能の高度化が実現した。 ・防災の観点より、現状と比較してより有効に2方向への避難が可能となった。 ・阪急西院駅にて地上⇄地下間の移動円滑化経路が3経路となったことにより、ラッシュ時を含む混雑緩和につながった。 (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・R6年度時点では、新型コロナウイルスの影響による鉄道需要の減少から回復基調であること、観光名所(嵐山・金閣寺等)へのアクセスの良さによるインバウンド客の増加によって乗降人員が増加したと推察される。 ・労働環境の変化によって、時間評価値は35.3円/分(2011年京都府)から38.9円/分(2023年京都府)へ増加している。 (今後の事後評価の必要性) ・当初計画時の目的は達成されており、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。 (改善措置の必要性) ・駅の乗換利便性向上、構内のバリアフリー化といった当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。 (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) ・一部実測が難しい経路交通量については、推計方法が各事業者に委ねられる形となっているため、透明性・正確性を高めるために推計・測定方法についてマニュアルにて示されることが望ましい。	対応なし	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室 (室長 長尾 由紀夫)

## 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 [若桜町・八頭町]

○事業概要 注1			
事業名	若桜鉄道若桜線輸送改善事業	整備区間	若桜鉄道若桜線 八東駅
事業期間	平成 29 年 6 月 19 日（業務着手） 令和 2 年 3 月 14 日（供用開始）	総事業費	3.47 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≫                      若桜線は、単線 1 閉塞のため旅客流動に合わせた運行ができず、若桜駅では最大で約 3 時間の待ち時間が生じる時間帯もあり、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。                      このため、沿線の観光施設、生活路線としての利用が図られていなかったことから、行き違い施設を整備し待ち時間を短縮し、運行本数の増加を含めたダイヤの自由度を高め、旅客の利便性を向上させることで、将来的な利用者の確保が期待できる。</p>		
	<p>≪事業目的≫                      ・今後沿線人口が減少し日常利用者が減少することが見込まれることから、営業線の中間に位置する八東駅に行き違い施設を整備することで、列車運行本数を増便し、待ち時間の短縮を図り観光客、通学利用者を増加させることで、観光利用や子育て環境を整備し鉄道利用者の利便性の向上を図る。</p>	<p>≪関連する政策目標≫                      ・鳥取県東部地域公共交通網形成計画に基づき、若桜鉄道若桜線の利便性の向上と交流人口の増加による沿線地域の活性化を図るため、八東駅に行き違い設備を整備し、列車増発による輸送サービスの改善を行う。</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化			
<p>・若桜鉄道沿線人口 3 市町（鳥取市、八頭町、若桜町）の人口は減少しているものの、輸送人員は増加傾向にある。平成 29 年度から順次導入した観光列車の運行により、一時的に輸送人員は伸びたが、感染症等の影響により普通旅客、通勤旅客ともに減少し、いずれもコロナ禍以前の輸送人員には戻っていないが、県及び八頭町、若桜町で支援している「通学費助成制度」が奏功し通学利用者は増加している。</p>			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 注1			
要因	想定値（新規採択時）	（実績値）	変化の要因
事業費	2.41 億円	3.47 億円	・信号保安設備、電路設備の増工により事業費が増えたもの。
工期	24 か月	32 か月	・材料調達、認可許諾期間に不測の日数を要したため。
輸送人員 （全線）	851 人/日	1,160/日（竣工 5 年目）	・待ち時間の短縮などにより利便性の向上。これにより特に通学利用者の自家用車での移動から、鉄道利用への転換が図られ、鉄道の利用客が増加した。
○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	<p>■若桜鉄道の列車本数の増発と待ち時間の短縮が図られたことにより、通勤・通学、観光利用等へ活用しやすい公共交通となり、利便性が向上している。</p> <p>・列車運行本数 10 往復/日→15 往復/日※JR ダイヤ変更により R3. 10~14 往復/日</p> <p>・列車待ち時間の改善                      次発 2 時間以上の待ち時間：整備前 6 便→整備後 1 便（5 便減少）</p>		
■供給者への効果・影響	<p>■行き違い施設を整備したことにより、新たなダイヤを活用し観光利用としての幅が広がり、待ち時間の短縮から通学定期購入者も増え、輸送人員が増加し、経営の安定化が図られている。</p> <p>・H28 年度輸送人員 311 千人→R5 年度 425 千人（114 千人増）</p>		
■社会全体への効果影響	住民生活	<p>■列車運行間隔の時間短縮により公共交通の利便性が増加した。</p> <p>・運行間隔の短縮により、自家用車での移動から鉄道利用への転換が図られ、高校生の公共交通利用が増加                      H28 年度 161 千人→R5 年度 321 千人（160 千人増）</p>	

	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>■各駅を中心に観光客が増加した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・貸し切り列車の運行が増加したことで、始発（終着）駅を結節点として大型バスツアーの催行などが増え、周辺商業施設への立ち寄りが増えた。</li> </ul> </li> <li>■若桜鉄道沿線の活性化につながっている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・柔軟なダイヤの運用が可能となり、貸し切り列車の運行本数が増えたことで、観光利用としての活用方法が広がった。</li> <li>・これにより沿線商業施設、周辺観光施設の滞留時間が増加し、若桜鉄道を活用した観光周遊プランが造成され、地域の経済波及効果につながった。</li> </ul> </li> </ul>					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■体験型メニューの造成に寄与している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を起点とした体験型旅行商品が造成され、関係人口の増加につながった。</li> <li>・団体ツアーが増加したことで、新たなお土産、鉄道グッズ等が開発され、経済効果が得られた。</li> </ul> </li> </ul>					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■沿線地域の美化、景観保持・植栽活動が増加した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・列車利用者が増加したことで、地域コミュニティの拡大と景観形成への関心が高まり機運が醸成された。</li> </ul> </li> </ul>					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共交通の利用拡大 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車から鉄道への利用転換により、交通事故の減少並びにCO2削減のきっかけとなった。</li> </ul> </li> </ul>					
■費用便益分析 [令和5年度価格]注2計算期間:30年(50年)	費用	6.23億円 (7.07億円)		設計費、建設費、再投資費			
	便益	7.69億円 (9.22億円)		利用者便益（総所要時間短縮）、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.23 (1.30)	純現在価値 NPV	1.46億 (2.15億)	経済的内部収益	7.67% (8.16%)
<p>上記分析の基礎とした需要予測 整備後の実績に基づき、令和5年度（事後評価時点）以降を予測</p>							
<p>○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化</p> <p>・特になし</p>							
<p>○改善措置の必要性</p> <p>・利用者を増やすことで、鉄道事業者の経営安定化（地域公共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>							
<p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>・改善措置が不要であること、費用便益分析の結果から事業の効果は発揮されており、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、事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>・特になし。</p>							
<p>○概要図（位置図）</p>							
<p>【整備前】</p> <p>【八東駅構内】</p>							
<p>【整備後】</p>							

<b>○備考</b>
※評価実施時期 令和6年12月 ※評価の過程で使用したデータ、文献等 ・若桜鉄道観光事業化調査研究業務報告書（平成28年3月） ・鳥取県東部地域公共交通形成計画（平成29年3月） ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版 ・若桜町人口ビジョン（2021（令和3）年3月改訂） ・八頭町人口ビジョン（2020（令和2）年3月改定） ※評価の実施者 若桜鉄道運行対策室（事務局：鳥取県八頭町役場企画課内）

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

【幹線鉄道等活性化補助（形成計画事業）】

事業者名 [平成筑豊鉄道株式会社]

○事業概要 注1						
事業名	平成筑豊鉄道新駅建設事業		整備区間	行橋～美夜古泉間（約 2.3 km）		
事業期間	平成 30 年 8 月（業務着手） ～令和元年 8 月 2 4 日（供用開始）		総事業費	0.9 億円		
○事業の目的（ミッション）						
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 行橋市は、行橋駅周辺の道路整備が進み、行橋駅南側の地区に商業施設が相次いで立地している。しかし行橋駅南側の地区は、JR行橋駅とJR南行橋駅、平成筑豊鉄道行橋駅、美夜古泉駅の間地点に位置しており、鉄道を利用した場合のアクセス性があまりよくないのが現状である。したがって商業施設が密集する行橋駅南側地区において、鉄道とのアクセス性向上を図り、複合商業施設（コスタ行橋）に隣接するかたちで駅を設置することで、商業施設利用客の鉄道利用を狙う。併せて平成筑豊鉄道の新規利用者を獲得することで、平成筑豊鉄道(株)の利用者を増加させ経営改善を図る。					
	≪事業目的≫ ・ 鉄道とのアクセス性向上に伴う鉄道利用率の向上。 ・ 平成筑豊鉄道の利用促進・収支改善。			≪関連する政策目標≫ 新駅を新設することで「行橋市地域公共交通網形成計画」の中で、「公共交通基本方針の実現に向けた取り組み『ひとと賑わうまちづくりを支える公共交通の機能強化』」を事業目標とした。		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化						
コロナ禍により人流が停滞し利用者数の減少が見られたが、新型コロナウイルスの5類移行により人流が活発化し利用者数が増加傾向である。						
○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	0.9 億円		0.9 億円			
工期	約 1 年間 （平成 30 年 4 月から 平成 31 年 3 月まで）		約 1 年間 （平成 30 年 8 月から 令和元年 8 月まで）		平成 30 年の豪雨災害により、工事の着工が遅れたため。	
輸送人員	※全線 52 人/日（開業時） 51 人/日（開業 5 年目）		※全線 75 人/日（開業時） 218 人/日（開業 5 年目）		新駅の設置に伴い、コスタ利用者及び近隣の高校生の利用により、増加したと考えられる。	
○事業の効果の発現状況						
評価項目		評価結果				
■利用者への効果・影響		利用者への効果としては、主にコスタ行橋やコスモスクリニックへのアクセス性を向上することで、平成筑豊鉄道の利用を促進することができた。それにより、平成筑豊鉄道の活性化を図ることができた。				
■社会全体への効果影響	住民生活					
	地域経済					
	地域社会					
■費用便益分析 [平成 28 年度価格] 注 2 計算期間：30 年 (50 年)	費用	2.84 億円 (3.32 億円)		整備費用		
	便益	5.16 億円 (5.22 億円)		利用者便益、供給者便益		
	指標	費用便益比 B/C	1.82 (1.57)	純現在価値 NPV	2.32 億円 (1.90 億円)	経済的内部収益率 EIRR 35.7% (-2.1%)

<p>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6年度（事後評価時点）以降を予測          行橋駅～美夜古泉駅間 開業年度 75人／年 開業5年後 218人／年</p>
<p><b>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</b></p> <p>コスタ行橋は、家電量販店・飲食店及びスーパーマーケット等が密集している施設であり、車を持たない市近郊や筑豊地方の方の移動手段をもたらすことができた。</p>
<p><b>○改善措置の必要性</b></p> <p>事後に明らかになった課題や対応策等はないため、改善措置の必要なし。</p>
<p><b>○今後の事後評価の必要性</b></p> <p>事業効果が発揮されているため、事後評価の必要なし。</p>
<p><b>○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</b></p> <p>特になし。</p> <p>（その他）特になし。</p>
<p><b>○概要図（位置図）</b></p> <p>【整備前】</p> <p>行橋駅 ○—————○ 美夜古泉駅</p> <p>【整備後】</p> <p>行橋駅 ○————○ 新駅 ———○ 美夜古泉駅</p>
<p><b>○備考</b></p> <p>※評価実施時期…2024年11月          ※評価の過程で使用したデータ、文献等…【費用便益算出（行橋新駅）180301 修正版】※評価の体制（有識者の委員会等）…なし</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

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [株式会社横浜シーサイドライン]

○事業概要							
事業名	京急本線金沢八景駅総合改善事業			整備区間	京浜急行本線 金沢八景駅		
事業期間	平成 25 年度 (2013 年度) ~ 令和 1 年度 (2019 年度)			総事業費	29.65 億円		
○事業の目的 (ミッション)							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・金沢八景駅東口地区土地区画整理事業や金沢シーサイドライン延伸に伴い、横浜市が実施する自由通路の整備に合わせ、乗換動線の整備および、東西自由通路を介したまちへの動線の整備が求められていた。 ・当時の金沢八景駅は、ホーム階段が狭隘であり、ラッシュ時の混雑緩和が課題であった。 ・本事業は、金沢シーサイドラインの延伸や自由通路の整備に合わせ、駅を橋上化すると共に、昇降施設の整備を行なうことにより、バリアフリー化と共に、旅客流動の円滑化を図り、鉄道利用者の利便性を大幅に向上させるとともに、周辺のまちづくり・環境改善に資するものである						
	≪事業目的≫ i) 駅西側および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上 ii) 乗換動線の変化による利便性向上 iii) 昇降施設の整備による利便性の向上			≪関連する政策目標≫ 「運輸政策審議会答申第 18 号 計画策定に当たっての基本的な考え方」 ~交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進~			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言等による外出制限や、在宅勤務の普及等により、令和 2 年度の乗降人員は 40,474 人と減少したが、令和 5 年度では、平成 23 年度の実績を上回る状況となっている。							
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化							
要因	想定値 (新規採択時)	実績値			変化の要因		
事業費	22 億円	29.65 億円			建設資材の高騰および、工期延長による経費の増		
工期	4 年	6 年			駅前ビルの建設工期が遅れ、それに合わせて駅舎を建てていく必要があったため		
乗降人員	54,374 人/日 (平成 23 年度金沢八景駅平均乗降人員)	57,282 人/日 (令和 5 年度金沢八景駅平均乗降人員)			新型コロナウイルス感染 5 類移行後、乗降人員が回復し、平成 23 年度の実績を上回る結果となっている。		
○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		・駅西側街区および東側街区からのアクセス動線の変化による利便性向上。 ・当社・金沢シーサイドライン間の乗換動線の変化による移動時間・移動抵抗低減。 ・昇降施設の整備による朝ラッシュ時の駅利用者の移動時間・移動抵抗低減。					
■社会全体への効果・影響	住民生活	・周辺のまちづくりにあわせた駅舎改良により、東西間の移動円滑化に資する等、駅周辺環境改善に寄与する。					
	地域経済						
	地域社会						
	環境安全						
■費用便益分析 [令和 6 年度価格] 計算期間: 30 年 (50 年)	費用	41 億円 (41 億円)	貨幣換算した主要な費用: 建設費・再投資費				
	便益	71 億円 (88 億円)	貨幣換算した主要な便益: 移動時間・移動抵抗低減、維持管理費				
	指標	費用便益比 B/C	1.75 (2.14)	純現在価値 NPV	30 億円 (47 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.4% (8.9%)
上記分析の基礎とした需要予測 令和 5 年度金沢八景駅平均乗降人員 57,282 人/日 (事後の最新乗降客数にて算定)							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							

本事業と一体で実施した東西自由通路、駅西道路の整備により、歩きやすい歩行者空間が形成された。また、土地区画整理事業の実施により、駅前広場、道路、下水道等が整備された。

#### ○改善措置の必要性

本事業による駅構内の利用者動線の改善により、駅の安全性・利便性の向上、移動時間短縮が図られたとともに、横浜市が実施する東西自由通路や駅西側道路の整備、土地区画整理事業の実施により、鉄道駅周辺の活性化が図られたことにより、当初計画時の目的が達成されている。横浜市実施の金沢八景駅周辺の整備事業に関するアンケート調査結果では、整備事業全体について、77.8%の方が評価できる、または、概ね評価できると回答がある。効果を感じた内容として、駅東西の横断や金沢シーサイドラインと京急線の乗換えが便利になったという回答が最も多く、本事業の効果が利用者の声として確認できている。

さらに、「利用者への効果・影響」、「社会全体への効果・影響」、「費用便益分析」の3つの観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断できることから、改善措置は不要であると考ええる。なお、費用便益分析については、新規事業採択時には、B/Cは2.3（計算期間30年）であったが、利用者は当時の想定よりも5%増加し、便益は大きくなったが、コストが35%増加したことから、B/Cは1.75と減少したが、1.0を上回っているため、社会的効果は確認されている。

#### ○今後の事後評価の必要性

事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置は不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。

#### ○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性

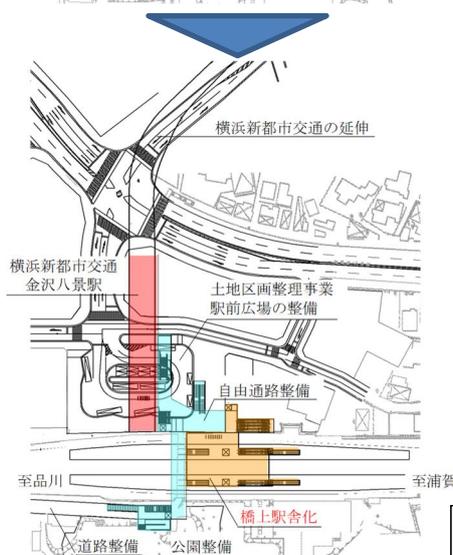
金沢八景駅周辺においては、本鉄道駅総合改善事業のみならず、歩道整備や土地区画整理事業等が一体的に行われ効果が発現しているため、これら事業の効果を一体的に捉えて総合的な評価手法があればなお望ましい。

#### ○概要図（位置図）

##### 【整備前】



##### 【整備後】



凡例 赤文字：鉄道駅総合改善事業  
黒文字：都市側事業

#### ○備考

※評価実施時期：令和6年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等：

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012, 平成22年度 金沢八景駅における乗降客需要予測等調査業務委託報告書, 令和5年度毎月勤労統計調査結果, 当社令和5年度旅客交通調査結果

事後評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [西院駅周辺地域整備協議会]

○事業概要			
事業名	阪急・京福西院駅総合改善事業		
事業期間	2014（平成26）年 ～2019（令和元年）年	総事業費	30.9億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>阪急西院駅は相対式2面2線の地下駅であり、改札口はホーム西端の1か所しかなく、西大路通と四条通（いずれも主要地方道）が交差する西大路四条交差点南西角に位置している。一方、京福西院駅は相対式2面2線の地上駅（ホームのみ）であり、阪急西院駅ホーム東端付近の地上に位置している。</p> <p>阪急西院駅の改札口と京福西院駅ホームは約200m離れた位置にあり、また、西大路四条交差点において西大路通を横断する必要がある上、両駅共にバリアフリー未対応であり、乗り換えは不便な状態となっている。</p> <p>さらに、京都市においては、保育需要が年々増加しており、その中でも西院駅周辺地域を含む右京区では京都市内でも特に保育需要が高い行政区となっている。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <p>本事業は、阪急・京福駅を一体的に改良することにより、両駅の乗継円滑化とバリアフリー化、駅の機能高度化（保育施設の導入等）を図ることを目的とする。</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <p>(1) 国土交通省政策評価基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</li> <li>施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。</li> </ul> <p>(2) 地域計画等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「歩くまち・京都」総合交通戦略において、公共交通利便性向上施策に「鉄道駅間における乗継施設の整備・改善」、「バリアフリー化の推進」を位置づけ</li> <li>「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、重点整備地区のひとつに位置づけ</li> <li>平成25年度に西院地区「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定</li> <li>「京都市未来こどもプラン」において、待機児童の解消を今後の目標に設定</li> </ul>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>2019年～2022年ごろにかけて新型コロナウイルスの蔓延により、世界的に経済活動の鈍化・テレワーク勤務の拡大等による鉄道需要の大幅な減少などの大きな社会経済情勢の変化があったものの、2024年度時点では経済活動・鉄道需要ともに一定回復基調となっている。西院駅総合改善事業前後にて、周辺での大規模開発等は実施されていないものの、嵐山や金閣寺といった観光名所へのアクセスの良さからインバウンド客利用が増加していると推察される。</p> <p>また、時間評価値が労働環境の変化によって、新規事業採択時には35.3円/分（2011年京都府）だったのに対し、事後評価では、38.9円/分（2023年京都府）に増加している。</p>			

○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化								
要因	想定値（新規採択時）		実績値			変化の要因		
事業費	25.3億円		30.9億円			工事計画の見直しや建設市場価格高騰によるコスト増嵩		
工期	6年 (2014～2019年度)		6年 (2014～2019年度)			変化なし		
乗降人員	40,752人/日 (2014年 阪急西院駅)		43,911人/日 (2024年 阪急西院駅)			インバウンド客利用の増加		
○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		≪効果・影響及び指標≫ ・阪急東（北・南）改札口新設・京福ホーム移設により移動時間が短縮 ・バリアフリー化による移動円滑化			≪事業目的・政策との関係≫ ・阪急・京福の乗継円滑化が実現し、公共交通利便性向上に寄与 ・阪急・京福のバリアフリー化が実現し、安全性向上の寄与 ・駅利用者における生活利便性の向上が実現し、駅機能の高度化が実現			
■社会全体への効果影響		住民生活	≪効果・影響及び指標≫ ・阪急西院駅東（北・南）改札口新設によって、阪急⇄京福間の乗換が大宮駅乗換から西院駅乗換へ一部転換したと考えられる ・西院駅周辺地価、人口ともに増加したと推察される。 ・保育機能の充実					
		地域経済						
		地域社会						
		環境						
		安全						
■費用便益分析 [2024年度価格] ・計算期間： 30年(50年)		費用	42.6億円 (42.9億円)			貨幣換算した主要な費用 ：建設費、更新費		
		便益	193.6億円 (240.5億円)			貨幣換算した主要な便益 ：移動時間短縮、供給者便益		
		指標	費用便益比 B/C	4.6 (5.6)	純現在価値 NPV ：億円	152.2 (198.2)	経済的内部収益率 EIRR	18.8% (18.9%)
上記分析の基礎とした需要予測 事業完了後の実績に基づき、2024（令和6）年度以降は2024年度実績のまま推移すると想定 西院駅乗降人員 43,911人/日（2024年（令和6）年平日実績値）								
■その他の便益 評価監視委員会を実施する中で、委員メンバーより以下のとおり便益に関するコメントがあった。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災の観点から東改札を新設したことで、現状と比較してより有効に2方向への避難が可能となった。</li> <li>・ 混雑の観点から地上⇄地下間の移動円滑化経路が3経路となったことにより、朝夕ラッシュ時を含む混雑緩和につながった。</li> </ul>								

○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化

特になし。

○改善措置の必要性

駅の乗換利便性向上、駅構内のバリアフリー化、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。

○今後の事後評価の必要性

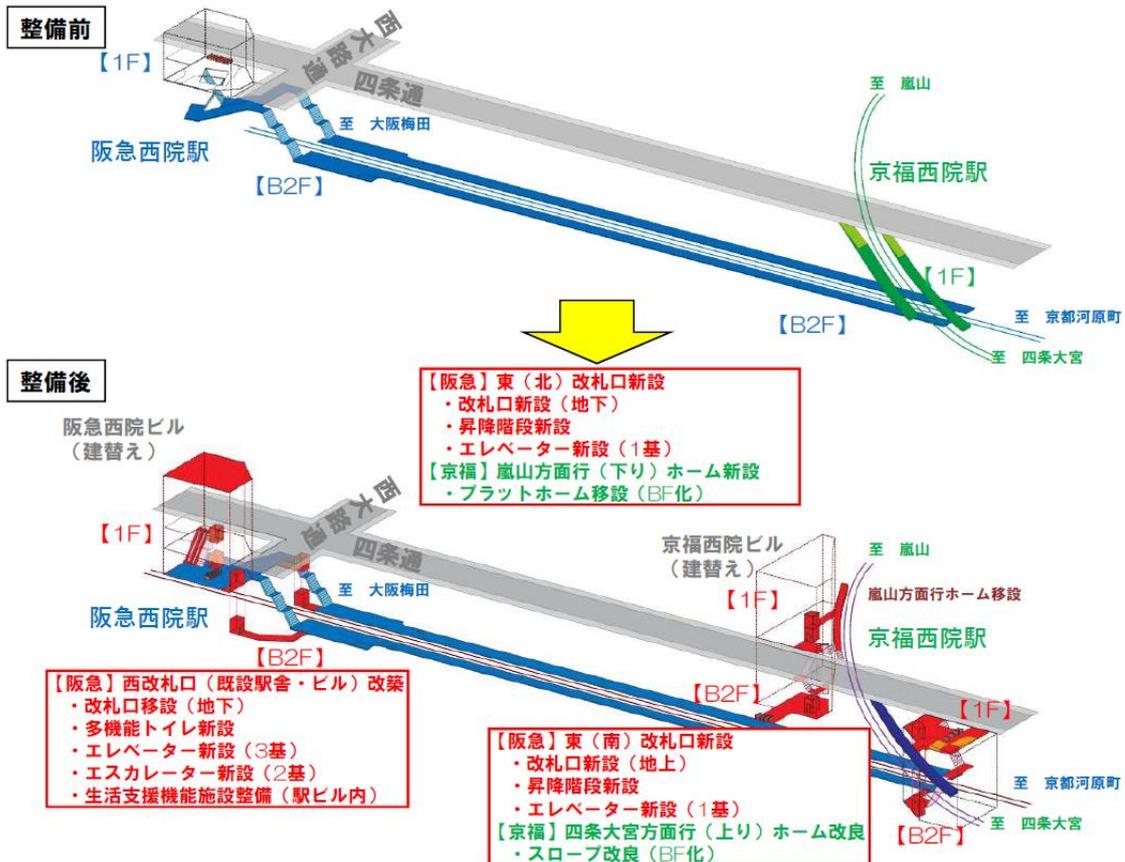
当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。

○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

一部実測が難しい経路交通量については、推計方法が各事業者にゆだねられる形となっているため、透明性・正確性を高めるために推計・測定方法についてマニュアルにて示されることが望ましい。

○概要図

西院駅【阪急・京福】改良計画概要図



○備考

参考文献：国土交通省鉄道局監修「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」

データ出典：阪急電鉄(株)資料

評価実施時期：2024年度