

令和8年4月8日
国土交通省鉄道局

令和8年度予算及び令和7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8年度予算及び令和7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8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	57
合計		57

令和8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	0	2	3	3	0	0	0
合計		0	1	0	0	2	3	3	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7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	7	0	0	7	0	0	7	0
合計		7	0	0	7	0	0	7	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】
 (鉄道防災事業(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)
鉄道防災事業 (函館線小樽築港駅～朝里駅) 北海道旅客鉄道株式会社	0.47	海岸等保全	国道が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線であり、海岸等保全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)
鉄道防災事業 (予土線北宇和島駅～務田駅、土讃線讃岐財田駅～坪尻駅、豊永駅～大田口駅、徳島線阿波半田駅～江口駅) 四国旅客鉄道株式会社	2.4	落石等対策	国道が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線であり、落石対策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)
鉄道防災事業 (大村線彼杵駅～千綿駅、三角線石打ダム駅～波多浦駅) 九州旅客鉄道株式会社	0.51	落石等対策	国道が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線であり、落石対策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	1.8	耐震対策	当該駅は、乗降客数1日約2.2万人の高架駅であり、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 (東葉高速線西船橋駅～東葉勝田台駅) 東葉高速鉄道株式会社	2.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約8.5万人の線区であり、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 (小田原線梅ヶ丘駅～豪徳寺駅、 狛江駅～和泉多摩川駅) 小田急電鉄株式会社	0.90	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約28万人以上の線区であり、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 (東横線武蔵小杉駅～元住吉駅) 東急電鉄株式会社	0.90	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約23万人の線区であり、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 (愛知環状鉄道線北野柵塚駅～三河上郷駅) 愛知環状鉄道株式会社	0.05	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であり、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 (神戸線神崎川駅～園田駅、宝塚線十三駅～三国駅) 阪急電鉄株式会社	0.87	耐震対策	当該路線は、いずれも片道断面輸送量1日約13万人の線区であり、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)

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 (南海本線榑井駅～尾崎駅) 南海電気鉄道株式会社	1.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.8万人の線区であり、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建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 (空港連絡鉄道線りんくうタウン駅～関西空港駅) 新関西国際空港株式会社	1.8	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であり、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建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 (本線石屋川駅～野田駅) 阪神電気鉄道株式会社	0.75	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約6.6万人の線区であり、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建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 (井原線吉備真備駅～神辺駅) 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・並走する線区であり、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建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 (阿佐東線海部駅～穴喰駅) 阿佐海岸鉄道株式会社	0.12	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であり、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建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 (予讃線高松駅～多度津駅) 四国旅客鉄道株式会社	2.8	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であり、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建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 (長尾線元山駅～水田駅) 高松琴平電気鉄道株式会社	0.50	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する線区であり、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建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 (根室線池田駅～十弗駅) 北海道旅客鉄道株式会社	0.09	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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からの土砂流入を防ぐことにより、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)
豪雨対策事業 (根室線浦幌駅～厚内駅、宗谷線 風連駅～名寄高校駅) 北海道旅客鉄道株式会社	2.2	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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河川橋梁の流失・傾斜を防ぐことにより、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)
豪雨対策事業 (羽越線小岩川駅～あつみ温泉 駅) 東日本旅客鉄道株式会社	1.3	豪雨対策	当該路線は、貨物列車が運行する路線であり、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からの土砂流入を防ぐことにより、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)
豪雨対策事業 (田園都市線鷺沼駅～たまプラー ザ駅) 東急電鉄株式会社	1.7	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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からの土砂流入を防ぐことにより、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)
豪雨対策事業 (名古屋本線矢作橋駅～岡崎公園 前駅) 名古屋鉄道株式会社	1.5	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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河川橋梁の流失・傾斜を防ぐことにより、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)
豪雨対策事業 (京本線石清水八幡宮駅～淀 駅) 京阪電気鉄道株式会社	2.3	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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河川橋梁の流失・傾斜を防ぐことにより、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)

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 (高野線金剛駅～滝谷駅) 南海電気鉄道株式会社	1.5	豪雨対策	<p>当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道隣接斜面からの土砂流入を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
豪雨対策事業 (予讃線伊予平野駅～千文駅、土讃線繁藤駅～新改駅) 四国旅客鉄道株式会社	0.42	豪雨対策	<p>当該路線は、優等列車が運行する路線であり、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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道隣接斜面からの土砂流入を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
豪雨対策事業 (天神大羊田線味坂駅～宮の陣駅) 西日本鉄道株式会社	0.90	豪雨対策	<p>当該路線は、片道断面輸送量1日約2.6万人の線区であり、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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時における鉄道隣接斜面からの土砂流入を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>

【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 (東横線・目黒線 武蔵小杉駅～ 日吉駅) 東急電鉄株式会社	0.72	浸水対策	対策箇所はハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当しており、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 (神戸線武庫之荘駅～西宮北口 駅) 阪急電鉄株式会社	1.3	浸水対策	対策箇所はハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当しており、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 (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 (常総線新守谷駅～小網駅、北水海道駅～中妻駅) 関東鉄道株式会社	0.43	踏切保安設備整備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切又は1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切であり、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 (湊線工機前駅～金上駅、殿山駅～平磯駅) ひたちなか海浜鉄道株式会社	0.04	踏切保安設備整備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量又は踏切自動車交通遮断量が多い踏切であり、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 (上信線南高崎駅～佐野のわたし駅、高崎商科大学前駅～山名駅、西山名駅～吉井駅) 上信電鉄株式会社	0.76	踏切保安設備整備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であり、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 (井の頭線神泉駅～駒場東大前駅) 京王電鉄株式会社	0.29	踏切保安設備整備	ピーク時の1時間の鉄道交通量が多い踏切であり、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 (江ノ島線高座渋谷駅～長後駅、相模大野駅～東林間駅、中央林間駅～南林間駅) 小田急電鉄株式会社	0.49	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であり、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 (上高地線波田駅～洩東駅) アルピコ交通株式会社	0.05	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設がある踏切であり、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 (奈良線瓢箪山駅～枚岡駅、大阪線長湊駅～久宝寺口駅、近鉄八尾駅～高安駅、橿山駅～大和高田駅、名古屋線津駅～江戸橋駅、益生駅～桑名駅、戸田駅～伏屋駅、佐古木駅～富吉駅、山田線伊勢中川駅～伊勢中原駅) 近畿日本鉄道株式会社	1.8	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であり、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)

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 (宇治線中書島駅～親月橋駅、桃山南口駅～六地藏駅、木幡駅～三室戸駅、京阪本線島羽街道駅～東福寺駅) 京阪電気鉄道株式会社	0.76	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であり、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 (京都線摂津市駅～南茨木駅、西向日駅～東向日駅) 阪急電鉄株式会社	0.59	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設がある踏切であり、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 (南海本線岡田浦駅～尾崎駅、鳥取ノ荘駅～箱作駅) 南海電気鉄道株式会社	0.33	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であり、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 (本線山陽魚住駅～東二見駅、藤江駅～中八木駅、白浜の宮駅～妻鹿駅) 山陽電気鉄道株式会社	0.24	踏切保安設備整備	ピーク時の1時間の鉄道交通量が多い踏切であり、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 (予讃線観音寺駅構内、高瀬駅～比地大駅、土讃線琴平駅～塩入駅、高德線丹生駅構内) 四国旅客鉄道株式会社	0.04	踏切保安設備整備	付近に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切であり、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 (筑豊電気鉄道線木屋瀬駅～遠賀野駅) 筑豊電気鉄道株式会社	0.28	踏切保安設備整備	自動車が通行する踏切遮断機のない踏切であり、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種踏切道の緊急対策推進))

(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種踏切道の緊急対策推進事業 (上滝線南富山駅～岩峠寺駅) 富山地方鉄道株式会社	0.07	第4種踏切道の緊急対策	<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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
第4種踏切道の緊急対策推進事業 (福武線たけふ新駅～田原町駅) 福井鉄道株式会社	0.01	第4種踏切道の緊急対策	<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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</p>
第4種踏切道の緊急対策推進事業 (長野線長野駅～湯田中駅) 長野電鉄株式会社	0.05	第4種踏切道の緊急対策	<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。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> 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>鉄道局 施設課 (課長 北出 徹也)</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(大規模改良事業))

(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)
ホームドア整備事業(烏丸線) 京都市交通局	41	ホームドア	本路線は、ホームが狭い上、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 小林 基樹)
バリアフリー化事業(浅草線高輪台駅) 東京都交通局	32	エレベーター	本駅はホームから地上までのエレベーターによる移動等円滑化経路が未整備のため、車椅子使用者はホームとコンコース間を移動する際、階段昇降機を利用せざるを得ない状況であり、他の旅客に比して長時間の移動を余儀なくされていることから、本駅にエレベーターによる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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
バリアフリー化事業(大江戸線門前仲町駅) 東京都交通局	21	エレベーター	東京メトロ東西線との接続駅となっている本駅は、エレベーターによる移動等円滑化された乗継ぎ経路が未整備のため、車椅子・ベビーカー使用者は地上を経由した乗換や車椅子対応型エスカレーターを利用せざるを得ない状況であり、他の旅客に比して長距離・長時間の移動を余儀なくされていることから、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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
バリアフリー化事業(名城線名古屋ドーム前矢田駅) 名古屋市交通局	3.0	エレベーター	名古屋市内に所在する本駅は、主要動線上に移動等円滑化された経路が未整備であり、高齢者・障害者等が他の旅客に比して長距離の移動を余儀なくされていることから、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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
バリアフリー化事業(鶴舞線大須観音駅) 名古屋市交通局	15	エレベーター	名古屋市内に所在する本駅は、主要動線上に移動等円滑化された経路が未整備であり、高齢者・障害者等が他の旅客に比して長距離の移動を余儀なくされていることから、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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
バリアフリー化事業(空港線中洲川端駅) 福岡市交通局	5.1	エレベーター	福岡市に所在する本駅は、高齢者や車椅子・ベビーカー使用者等、多くの旅客が利用していることから、更なる移動等円滑化経路の充実に向け、本駅にエレベーター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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
バリアフリー化事業(空港線大濠公園駅) 福岡市交通局	2.2	エレベーター	福岡市に所在する本駅は、高齢者や車椅子・ベビーカー使用者等、多くの旅客が利用していることから、更なる移動等円滑化経路の充実に向け、本駅にエレベーター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> ・移動等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。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。	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)	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				
近鉄郡山駅総合改善事業 近畿日本鉄道株式会社	41	41	【内訳】 移動時間・移動抵抗減少便益 : 38億円 踏切待ち時間解消便益 : 3.5億円 設備維持修繕費 : -0.5億円 【主な根拠】 近鉄郡山駅乗降客数 開業年度 15,500人/日	37	【内訳】 用地関係費: 2.4億円 建設費: 33億円 維持管理費: 1.7億円	1.1	・構内踏切廃止およびホームドア整備による安全性向上 ・駅を現バスターミナル付近に移設することにより公共交通の乗換利便性が向上 ・EV設置等による駅のバリアフリー化 ・ホームドア整備や構内踏切廃止等により事故防止・遅延縮減が図られることで、鉄道ネットワークの信頼瀬、安全性の向上に寄与	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

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)
あいの風とやま鉄道線泊駅バリアフリー化事業 あいの風とやま鉄道株式会社	3.0	エレベーター	本駅が所在する朝日町では、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、泊駅をはじめとするバリアフリー化に向けた事業を具体化し、泊駅周辺地区におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、令和7年度に本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ、本構想に基づき、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〉 ・移動等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等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
ハピラインふくい線 春江駅バリアフリー化事業 株式会社ハピラインふくい	12	エレベーター	春江駅周辺地域は駅を中心として市街地が形成されており、商店街や住宅地、教育・文化施設が集積する、福井市に隣接した利便性の高い地域となっている。近年は、春江駅東口周辺を中心に住宅開発が進展し、人口増加が見られることから、坂井市が推進する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の核となる地区に位置付けられている。 また、今後は高齢者や観光客を含む幅広い利用者の増加が期待されている。 現在、春江駅東口と駅舎が所在する駅西口との往来は、近隣に設置されている線路地下通路を利用することは可能であるものの、急勾配のスロープ構造となっており、高齢者や障害者等の移動弱者にとっては、実質的に分断されている状況にある。さらに、駅舎からホームへは階段による昇降が必要であり、移動弱者にとって利用しづらい環境となっている。 このような状況を踏まえ、本駅に移動等円滑化された経路を整備することにより、以下の効果が期待される。 〈利用者への効果・影響〉 ・エレベーターの整備により、高齢者、障害者、妊婦などの移動弱者が円滑に移動できる環境が確保される。 ・跨線橋の整備により、駅東西のアクセス性が向上し、高齢者、障害者、妊婦などの移動弱者の安全かつ円滑な移動が可能となる。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)
山陽本線備後赤坂駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	10	エレベーター	本駅は、福井市が策定した備後赤坂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を踏まえた重点整備地区に位置付けられている。駅周辺地区には福祉施設や医療施設等の公共・公益的な施設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〉 ・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等円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

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)
津山線法界院駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	4.7	バリアフリー施設	<p>本駅は、岡山市が策定した法界院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。駅周辺地区には小・中学校、大学、病院、総合グラウンド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。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>
宮島線商工センター入口駅バリアフリー化事業 広島電鉄株式会社	6.5	エレベーター	<p>本駅はJR山陽本線新井口駅と直結している駅であり、利用者の多い駅である。近隣には病院もあり、日常的に利用する高齢者、障害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。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>
豊肥本線武蔵塚駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	4.2	バリアフリー施設	<p>本駅が所在する熊本市は、高齢層が厚い人口構造となっており、熊本市の交通の要となる武蔵塚駅においても高齢のお客さまのご利用が多いため、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。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者のもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動等円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)</p>

新規事業採択時評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [近畿日本鉄道株式会社]

○事業内容					
概要	事業名	近鉄郡山駅総合改善事業		整備区間	橿原線 近鉄郡山駅
	供用年度	令和 12 年度（建設期間：令和 8 年～令和 12 年）		総事業費	41.4 億円 (令和 7 年度価格)
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄郡山駅周辺地区は、鉄道、バス、幹線道路網等の交通基盤が充実しており、地区外とのアクセスに適した立地特性を有している。大和郡山市の中心市街地として人口も集積しており、通勤、通学、歴史的な観光資源の面からも高いポテンシャルを有している。 しかしながら、近鉄郡山駅とバス等が発着するロータリーが 100m 以上離れており、駅周辺には滞留空間が不足していることから、交通結節点としての機能強化が求められている。また、現在の近鉄郡山駅は 2 面 2 線の相対式ホームにそれぞれの地平駅舎があり、反対側へは構内踏切を渡る必要がある。そのため、安全面や踏切待ちによる利便性の低下が問題となっている。 加えて、近鉄郡山駅に隣接する九条第 12 号踏切道は、踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道（指定基準二号）に指定されており、自動車・歩行者・自転車の交通が錯綜し、安全かつ円滑な通行の確保が課題となっている。 これらの課題を踏まえ、駅周辺のまちづくり、バスターミナルの再編、自由通路整備等の都市側事業の実施に併せ、駅移設、橋上駅舎化、バリアフリー施設の整備を行うことで、現状の課題への対応や駅とバスターミナル間の移動利便性向上、構内踏切廃止による鉄道利用者の安全性向上および旅客流動の円滑化を図る。 加えて、ホームドア整備、構内踏切廃止、駅移設により、転落事故や踏切事故の発生リスクを低減し、隣接踏切の交通量減少により遅延・輸送障害を抑制する。これらの施策により、鉄道ネットワーク全体の信頼性および安定性の向上に貢献する。 				
	<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅移設および駅前広場・バスターミナル再編※により、鉄道とバスの円滑な乗継ぎを実現するとともに、利便性向上および交通結節機能を強化する。 橋上駅舎化および自由通路整備※により、構内踏切を廃止し、鉄道と利用者動線を立体的に分離するとともに、駅東西の市街地を一体化する。 駅移設に伴う動線再編により、隣接踏切の交通負荷を軽減し、地域の安全性を向上させる。 ホームドア整備を含むバリアフリー化により、誰もが利用しやすい安全な駅環境を形成する。 構内踏切廃止、ホームドア整備および踏切交通負荷軽減を通じ、事故防止、輸送障害抑制および遅延縮減を図り、鉄道ネットワーク全体の信頼性・安定性向上に寄与する。 <p>※都市側事業</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省政策評価基本計画 II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の形成 3 総合的なバリアフリー社会の実現 V 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保 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 28 都市・地域交通戦略の推進 ○大和郡山市都市計画マスタープラン 駅前広場・公共交通結節点の整備により、安全で利便性の高い交通環境を形成する。 ○近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画 駅移設・橋上駅舎化・自由通路整備により、バリアフリー化と東西市街地の一体化を推進する。 			

○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		<ul style="list-style-type: none"> ・構内踏切廃止およびホームドア整備による安全性向上。 ・橋上駅舎化、自由通路整備および駅移設により、駅構内・駅前の移動利便性や乗換利便性向上、駅利用者の快適性の改善。 ・ホームドアやエレベーター整備によるバリアフリー化。 ・構内踏切廃止、ホームドア整備、駅移設による踏切交通負荷の軽減と安全性向上により鉄道の輸送障害や遅延が減少することで、鉄道ネットワーク全体の信頼性および安定性の向上に寄与。 		《事業目的・政策目標との関係》 駅利用者および周辺歩行者等の安全確保、移動利便性向上、誰もが利用しやすい駅区間の形成を実現するとともに、踏切廃止・駅移設・ホームドア整備による輸送障害抑制・遅延縮減を通じ、鉄道ネットワーク全体の信頼性・安定性の向上が図られる。			
■社会全体への効果・影響	住民生活	橋上駅舎化および自由通路整備により駅東西の分断解消により通勤・通学・日常移動の安全性および利便性が向上する。		《事業目的・政策目標との関係》 公共交通利用の促進、駅周辺の賑わい創出、駅からまちへの回遊性向上に貢献する。			
	地域経済	駅移設により公共交通の乗継利便性向上や駅周辺の回遊性改善により、周辺商業・観光施設の利用促進、地域経済活性化に寄与する。					
	地域社会	ホームドア整備、構内踏切廃止により事故防止・遅延縮減を実現し、地域における鉄道ネットワークへの信頼性・安定性向上に寄与する。					
	環境	公共交通利用促進により自家用車利用の抑制およびCO ₂ 排出量の削減が期待される。					
	安全	駅移設による構内踏切廃止および隣接する踏切の利用者数が抑制されることで、事故リスクの低減が図られる。					
○費用便益分析							
[令和7年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	費用	36.7億円(37.4億円)		貨幣換算した主な費用：駅舎移設費、線路移設費、用地費、設計費、維持管理費			
	便益	40.5億円(50.3億円)		貨幣換算した主な便益：移動時間・移動抵抗減少、踏切待ち時間解消、設備維持修繕費(マイナス便益)、			
	指標	費用便益比 B/C	1.10 (1.35)	純現在価値 NPV	4億円 (13億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.8% (5.9%)
	感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
		B/C 0.99~1.22 NPV 0~8億円 EIRR 3.9~5.6%		B/C 1.00~1.22 NPV 0~7億円 EIRR 4.0~5.6%		B/C 1.09~1.11 NPV 3~4億円 EIRR 4.7~4.9%	
上記分析の基礎とした需要予測 近鉄郡山駅乗降客数 開業年度 15,500人/日							

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。

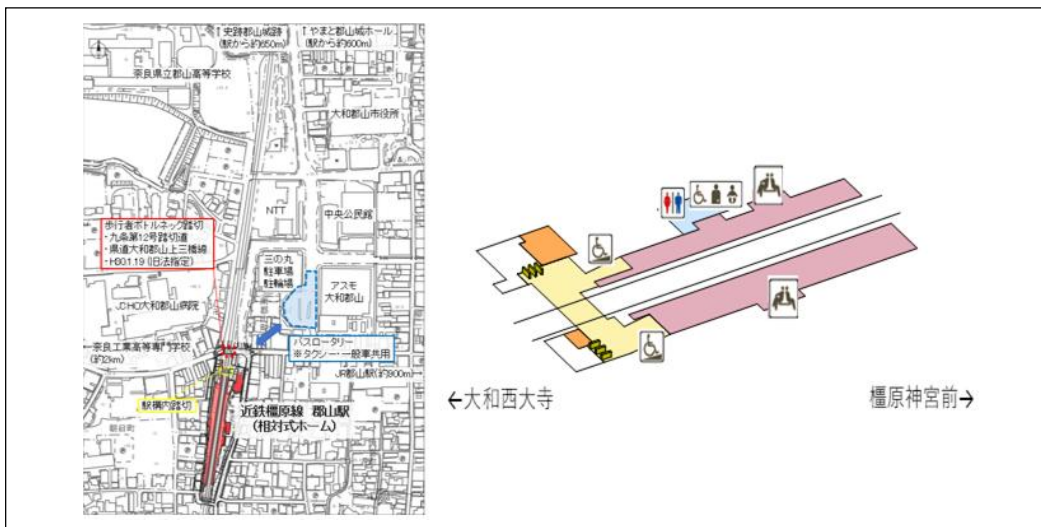
○事業の実施環境の評価

事業の実行性	都市側施工部分（自由通路整備など）については都市地域交通戦略事業に採択済みであり、現在設計業務および用地取得に係る関係機関協議を実施中である。
事業の成立性	本事業は、近鉄郡山駅の改善整備として都市計画マスタープラン等の法定計画に位置づけられており、上位計画との整合性が確保されている。 鉄道事業者（近畿日本鉄道株式会社）および奈良県・大和郡山市の連携体制が整っており、計画的かつ円滑な事業推進が可能である。 都市側事業については都市地域交通戦略事業に採択済みであり、駅総事業と都市側事業が連動して実施される体制が整っている。

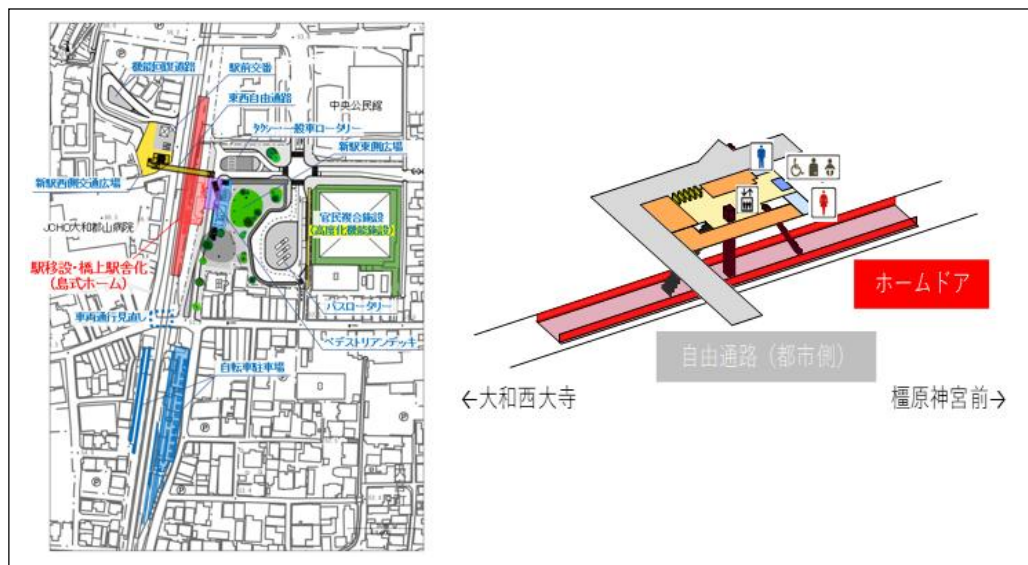
（その他）上記以外で特筆すべき事項があれば記述。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○評価結果のまとめ

- ・構内踏切廃止・橋上駅舎化・自由通路整備・駅前広場整備により、安全性向上、交通結節機能強化、バリアフリー化が期待される。
- ・駅東西の分断解消により、地域住民の移動利便性向上、回遊性向上、駅周辺の賑わい創出にも寄与する。
- ・踏切廃止・駅移設・ホームドア整備による輸送障害抑制・遅延縮減を通じ、鉄道ネットワーク全体の信頼性・安定性の向上に資する。
- ・費用便益分析の結果は十分な水準にある。
- ・上位計画との整合性・事業実施環境も良好。
- ・総合評価：鉄道駅総合改善事業としての実施妥当性は高い。なお、事業実施に当たっては、総事業費の縮減や改良後の駅における需要喚起に向けた積極的な取り組みを進めることも必要である。

○備考

※評価実施時期：令和7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(2025年3月)

※社会的割引率 2%：B/C=1.44(1.96) 社会的割引率 1%：B/C=1.66(2.43)

<参考資料>

表 1.1 費用便益分析結果

前提条件					
評価年次	令和 7 年	開業年次	令和 12 年	建設期間	令和 8 年～12 年
社会的割引率	4%	時間評価値	53.3 円/分 (所得接近法)		
総便益・総費用の内訳 [令和 7 年度価格] 計算期間：30 年 (50 年)					
便益	利用者便益	4101 百万円 (5095 百万円)			
		移動時間・移動抵抗減少便益	3754 百万円 (4664 百万円)		
		踏切待ち時間解消便益	347 百万円 (431 百万円)		
	供給者便益	-51 百万円 (-62 百万円)			
		設備維持修繕費	-51 百万円 (-62 百万円)		
	便益計	4050 百万円 (5033 百万円)			
費用	建設投資額	3503 百万円 (3536 百万円)			
		建設費	3263 百万円 (3296 百万円)		
		用地関係費	240 百万円 (240 百万円)		
	維持改良費・再投資費	171 百万円 (205 百万円)			
	費用計	3674 百万円 (3741 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。

【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)))
(補助事業等)

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
列車運行円滑化 事業(浅草線泉 岳寺駅) 東京都交通局	その他	847	1,005	<p>【内訳】 利用者便益:1,014億円 供給者便益:▲9億円</p> <p>【主な根拠】 ■歩行速度の向上や滞留 待ち時間の減少による駅 乗降者の駅構内移動時間 の短縮 ・ホーム～新設中央昇降 部～新設A5出入口 出場 ルート:最大66秒短縮</p> <p>■駅改良による浅草線・ 京急線への経路選択利用 者の移動時間短縮、待ち 時間短縮、乗換時間短縮 ・線形改良により、泉岳 寺→三田間の所要時間が 10秒短縮 ・引上線の増設により、 京急本線及び京急空港線 の快特を増便</p>	737	<p>【内訳】 建設費:737億円</p>	1.4	<p>■利用者への効果 ・駅構内における歩 きやすさや安全性の 向上 ・トイレ改良に伴う 待ち時間短縮</p> <p>■供給者への効果 ・列車遅延や運行支 障の減少による運行 管理の効率化</p> <p>■社会全体への効果 ・泉岳寺駅西側地域 等において、交通利 便性の高まりにより 居住地としての魅力 が向上し、これに伴 う人口増による地域 の賑わい向上が期待 ・品川駅周辺での交 通利便性の向上によ る経済社会の発展 ・鉄道利便性向上に 伴い自動車交通量が 減少し、交通事故の 削減に寄与</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更に より再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ホームの拡幅、コンコースの 改良、通路や出入口の新設等 を行うことにより、利用者のホ ームでの滞留を防止し、乗降時 間の増大による列車遅延時間を 短縮する。 ・エレベーター整備によるバリ アフリールートの充実等によ り、誰もが円滑に移動できる駅 とする。 ・浅草線・京急線利用者の利便 性を一層高めるため、引上線の 増設や線路の線形改良を実施す る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度一部供用開始</p> <p>【コスト縮減等】 ・一体的に整備している再開 事業と綿密な調整をしたうえで の工程管理や、工程短縮につな がる検討を鋭意実施していく。</p>	継続	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						
京急本線品川駅総合改善事業 京浜急行電鉄株式会社	長期間継続中	72	160	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：164億円 供給者便益：▲4.4億円</p> <p>【主な根拠】 乗換利用者数の2024年実績をもとに、将来の人口ネットワーク整備による変化率をもとに試算。</p>	77	<p>【内訳】 建設費：67億円 再投資費：10億円</p>	2.1	<ul style="list-style-type: none"> 2面4線化による乗り場の分かりやすさ向上 可動式ホーム柵の設置による安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 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】 国際交流拠点・品川のまちづくりを実現するため、連続立体交差事業等の整備と連携した、拠点性・回遊性向上による利便性の高い駅空間の形成が期待されている。 駅の利用者数は増加傾向にあり、駅での混雑発生や観光客等の多様な利用者ニーズへの対応が困難となる状況等が増加していくことが考えられ、本事業の必要性は年々高まっている。 【事業の進捗の見込み】 品川駅連続立体交差事業の工事進捗に合わせて工事を実施しており、令和6年度末時点での工事進捗率は約8%。 【コスト縮減等】 各年度で事業費の妥当性の判断を行っており、妥当と判断した上で、事業を進行している 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

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						
妙高はねうまライン妙高原駅バリアフリー化事業 えちごトキめき鉄道株式会社	その他	7.4	-	-	-	-	ホーム一部新設、ホーム嵩上げによる駅構内における移動等円滑化経路の整備	<p>・妙高原駅のバリアフリー化事業において、施工予定箇所の想定外の地盤軟弱によりエレベーター新設には大幅な予算増大が必要となり実施が困難となったことから、ホーム新設方式による移動等円滑化経路の整備へと事業内容の変更を行ったため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・妙高原駅は妙高市の観光の玄関口であり、しなの鉄道・北しなの線との接続駅である。 ・日常的に利用する高齢者・障害者等のほか、スキー等を楽しむインバウンド旅行者など大きな荷物を持った観光客への配慮が求められている。 ・本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより利便性の向上が図られる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度 基本設計実施 ・令和7年度 詳細設計実施 ・令和8年度 本体工事施工予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、施工会社と工程等の再精査を行い、コスト縮減を図っていく。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)	

事業計画の必要性－既存施設の老朽・狭あい・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

事業計画の合理性－採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標（合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする）

事業計画の効果－「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標

（採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす）

供用後の維持管理費は〇〇年間にかかる費用を現在価値化したものである。

再評価 総括表

【泉岳寺駅改良事業】

事業者名 [東京都交通局]

○事業内容					
・事業概要					
事業名	泉岳寺駅改良事業		整備区間	浅草線 泉岳寺駅	
供用年度	新規事業 採択評価時 (平成 29 年度)	平成 36(令和 6)年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～平成 39 年度)	総事業費	新規事業 採択評価時 (平成 29 年度)	549 億円
	前回再評価時 (令和 4 年度)	令和 9 年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～令和 11 年度)		前回再評価時 (令和 4 年度)	615 億円
	今回再評価時 (令和 7 年度)	令和 13 年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～令和 18 年度)		今回再評価時 (令和 7 年度)	847 億円
前回再評価時から供用年度・総事業費を変更した理由	<p>・令和 6 年 10 月に、泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業（東京都都市整備局）の施行期間が令和 9 年度末から令和 14 年度末に延伸したことも踏まえ、同事業と一体的に施行する本事業を見直した結果、前回再評価時に予定していた南行線拡幅ホームの供用開始時期を令和 11 年度末から令和 13 年度末に延伸せざるを得なくなった。なお、周辺のまちびらき等に伴い乗降が増加し、駅構内の混雑が想定されることから、混雑緩和に係る拡幅ホームの早期供用を優先することとし、引上線増設を含む建設期間は令和 18 年度まで延伸する。</p> <p>・建設物価等の上昇、拡幅ホームの早期供用等に伴う線路切替手順や軌道内作業の増加、埋蔵文化財調査等に伴う埋設物移設や発掘調査費用の増加、押上方面拡幅ホームへ下越しで連絡する通路や昇降施設を本事業の対象外としたことによる工事費の減少等を反映した結果、総事業費は 847 億円となった。</p>				
・事業の目的					
<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <p>泉岳寺駅はホームが狭隘なため、現状でもホームがラッシュ時に混雑しており滞留が頻発している。一方、今後、国家戦略特区に区域指定された品川駅周辺地域の開発、中央リニア新幹線の開業を契機とした拠点性の向上により利用者の大幅な増加が見込まれる中、ホーム上の混雑や安全性の低下などが想定される。乗降時間の増大による列車遅延は、浅草線だけでなく京急線、京成線など相互直通運転を行う路線へ波及することが見込まれる。また、コンコースよりホームへの階段昇降機は設置されているものの、エレベーターやエスカレーターは未設置であり、一層のバリアフリー化が求められている。加えて、引上線が 1 線のみであるため、泉岳寺折り返しの本数に制約があるとともに、運行障害が発生した際の京急線発の列車は、品川折り返しで運用されており、利便性の向上も不可欠である。</p> <p>≪事業目的≫</p> <p>ホームの拡幅、コンコースの改良、通路や出入口の新設等を行うことにより、利用者のホームでの滞留を防止し、乗降時間の増大による列車遅延時間を短縮する。また、エレベーター整備によるバリアフリールートの充実等により、誰もが円滑に移動できる駅とする。併せて、浅草線・京急線利用者の利便性を一層高めるため、引上線の増設や線路の線形改良も実施する。</p> <p>≪関連する政策目標≫</p>					

国土交通省政策評価基本計画（令和 6 年 3 月）	
政策目標及び施策目標	
政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	
施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる	
< 事業の必要性等に関する視点 >	
○事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>■ 駅周辺の人口動向と新規開発（前回再評価からの変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 泉岳寺駅改良事業と一体的に行う東京都都市整備局が施行する再開発事業が、5 年程度延伸（令和 9 年度から令和 14 年度に延伸） ・ 泉岳寺駅周辺における開発建物用途等の更新や、新たな開発事業の計画を確認 <p>■ 鉄道ネットワークの変化（前回再評価からの変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田空港アクセス線の開業時期が 2 年延伸（令和 11 年度から令和 13 年度に延伸） <p>■ その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 6 年度における羽田空港利用者数の実績が、交通政策審議会 198 号答申にて想定された空港アクセス旅客数（令和 12 年度の将来推計値）をすでに上回っている。 ・ 成田空港における滑走路新設等の機能強化による将来利用者数の増加 	
○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）	
評価項目	評価結果
	効果・影響及び指標、事業目的との関係
■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による泉岳寺駅乗降者の駅構内移動時間の短縮 例）ホーム～新設中央昇降部～新設 A5 出入口 出場ルート：最大 66 秒短縮 ● 泉岳寺駅改良による浅草線・京急線への経路選択利用者の移動時間短縮、待ち時間短縮、乗換時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・ 線形改良により、泉岳寺→三田間の所要時間が 10 秒短縮 ・ 引上線の増設により、京急本線及び京急空港線の快特を増便 ・ 運行支障発生時の品川～泉岳寺間の運行本数を維持 ● 乗降時間の短縮による遅延時間の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・ 南行ホーム、ピーク 1 時間、1 列車あたり平均 4～10 秒短縮 ● バリアフリー性の向上（独力で自由に移動可能なルート新設） <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者やベビーカー・キャリーケース利用者等の鉄道利用可能性向上 ・ 車椅子利用者のホームから出入口までの移動時間短縮（乗車時 2 分、降車時 1 分短縮） ・ エスカレーター設置に伴う階段利用回避による身体的負荷軽減 ● 駅構内における歩きやすさや安全性の向上 ● トイレ改良に伴う待ち時間短縮、多機能トイレ整備による授乳スペース増加
■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性向上による利用者の増加 ・ 経路変更による鉄道事業者の収入変化 ・ エレベーター、エスカレーター、改札機等の増設による駅ランニングコストの増加

		<ul style="list-style-type: none"> 警備員人件費の削減 列車遅延や運行支障の減少による運行管理の効率化 				
■社会全体への効果・影響	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 泉岳寺駅西側地域等において、交通利便性の高まりにより居住地としての魅力が向上し、これに伴う人口増による地域の賑わい向上が期待 駅のポテンシャルの向上による不動産価格の上昇が期待 埋蔵文化財の保存・展示による街や駅のイメージアップ、地域ブランド価値向上 泉岳寺駅利用者が地上部を歩行する距離が短くなることで、歩道混雑が緩和 				
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 品川駅周辺での交通利便性の向上による経済社会の発展 駅周辺開発を促進させ、連携したまちづくり計画により、地域の生産性の向上、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待 通勤遅延の減少による旅行時間信頼性が向上 移動時間短縮による可処分時間の増加 				
	環境	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港方面列車の本数増加により、空港から都心方面にアクセスする旅客の移動手段として、自動車から鉄道への転換が増加する。これにより、CO₂排出量が減少し地球環境改善に寄与。同様に、NO_x、SO_x排出量が削減され、道路沿道地域の大気環境改善に寄与 				
	防災	<ul style="list-style-type: none"> ホーム・コンコース面積の増加（イベント時の旅客集中への対応力や地震後の一時的な待機場所としての収容力の向上） 				
	安全	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利便性向上に伴い自動車交通量が減少し、交通事故の削減に寄与 地下鉄内での災害時、地上までの避難時間短縮 				
■費用便益分析 [令和7年度価格] 計算期間：30年（50年）						
・事業全体						
費用	737億円（740億円）		貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	1,005億円（1,221億円）		貨幣換算した主要な費用：移動時間短縮便益			
費用便益比 B/C	1.36 (1.65)	純現在価値 NPV	267億円 (481億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.8% (6.4%)	
(備考) 駅周辺地域の開発規模の増大による便益の増加と事業費の増加が発生した。 参考として、社会的割引率を2%としたときのB/Cは1.97（30年）、2.67（50年）である。						
・残事業						
費用	継続した場合	654億円（657億円）	中止した場合	75億円（75億円）		
便益	継続した場合	1,005億円（1,221億円）	中止した場合	0億円（0億円）		
指標	費用便益比 B/C	1.74 (2.10)	純現在価値 NPV	426億円 (640億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.7% (8.2%)
・感度分析結果	総需要 +10%		総費用 +10%		建設期間 +10%	
	B/C : 1.50 (1.82) NPV : 371億円 (670億円) EIRR : 6.4% (7.0%)		B/C : 1.25 (1.52) NPV : 201億円 (414億円) EIRR : 5.3% (6.0%)		B/C : 1.33 (1.61) NPV : 241億円 (446億円) EIRR : 5.6% (6.2%)	
	総需要 -10%		総費用 -10%		建設期間 -10%	
	B/C : 1.22 (1.48)		B/C : 1.49 (1.81)		B/C : 1.39 (1.69)	

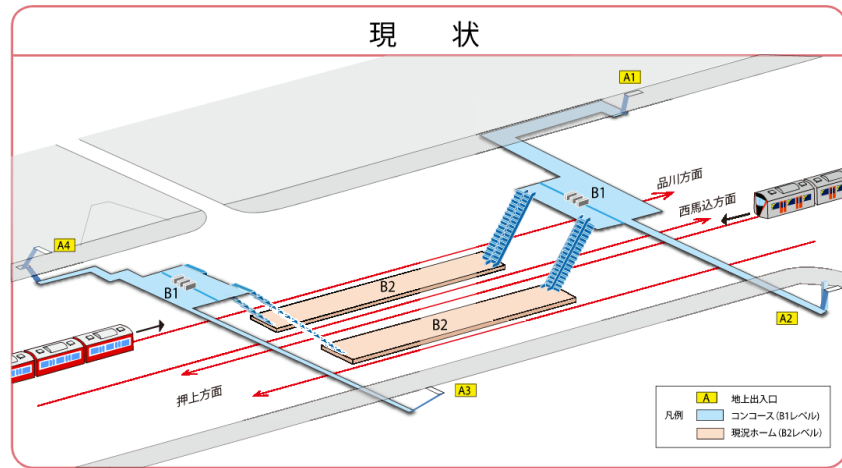
	NPV：164 億円 (355 億円) EIRR：5.2% (5.9%)	NPV：333 億円 (548 億円) EIRR：6.3% (6.9%)	NPV：295 億円 (518 億円) EIRR：6.0% (6.7%)
・「中止した場合」の状況	<p>●復旧工事の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮移設した埋設物の原状復旧、施工済の土留め杭の撤去、事業範囲全体にわたる路面復旧を実施（埋設物復旧工、杭抜き工、路面復旧工） <p>●駅および周辺まちづくりへの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ホーム及びコンコースの拡幅が行われなため、現在の駅構内混雑が解消されない。 今後の周辺開発により駅利用者が増加するため、駅構内の混雑や滞留が発生し、これに伴う列車遅延などの影響が懸念される。 本事業と一体的に実施する東京都都市整備局の再開発事業計画の見直しが必要となるなど、大きな影響が生じる。 		
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>泉岳寺駅乗降人員 令和 27 年 19.7 万人/日（参考：平成 28 年 6.5 万人/日）</p>			
○事業の進捗状況			
<ul style="list-style-type: none"> 土留工及び掘削工を順次実施中。 構築工のずい道内準備工事に着手 掘削工に伴い、埋蔵文化財が出土しており、発掘調査を実施中 本事業の工程は再開発事業の工程と密接に関係するため、施工順序や施工場所などについて、両者で綿密な調整を行いながら本体工事を進めていく。 			
<事業の進捗の見込みの視点>			
■事業の実行性	<p>●関係地方自治体、事業者等の同意</p> <ul style="list-style-type: none"> 泉岳寺駅を共同使用している他の鉄道事業者をはじめ、地元自治体、地元住民と十分な協議を行っている。 <p>●用地の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ホーム拡幅の用地確保のため、東京都都市整備局施行の市街地再開発事業と一体的に行っている。 		
■事業の成立性	<p>●上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来の利用者数の増加要因となる品川駅周辺地域のまちづくりの都市基盤整備事業が国家戦略都市計画建築物等整備事業に認定されている。 平成 28 年 4 月 20 日付交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（答申）では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、遅延の発生源となる障害解消のため鉄道事業者の駅ホームの増設・拡幅等の取組を促進すること、都市機能の集積の効果をより増大させるため国際競争力強化の拠点となるエリアへのアクセス利便性の向上を図ることが示されている。 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」や「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン 2021」などにおいて、品川エリア全体のまちづくりの一部として、交通機能の強化、都市の魅力向上、歩行者中心のネットワーク構築を目指す重要な都市基盤整備の一つとして位置付けられている。 		
<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>			
<ul style="list-style-type: none"> 事業費に影響の大きい工種について、新技術の活用などコスト縮減に効果的な工法の採用に関する検討を鋭 			

意実施していく。

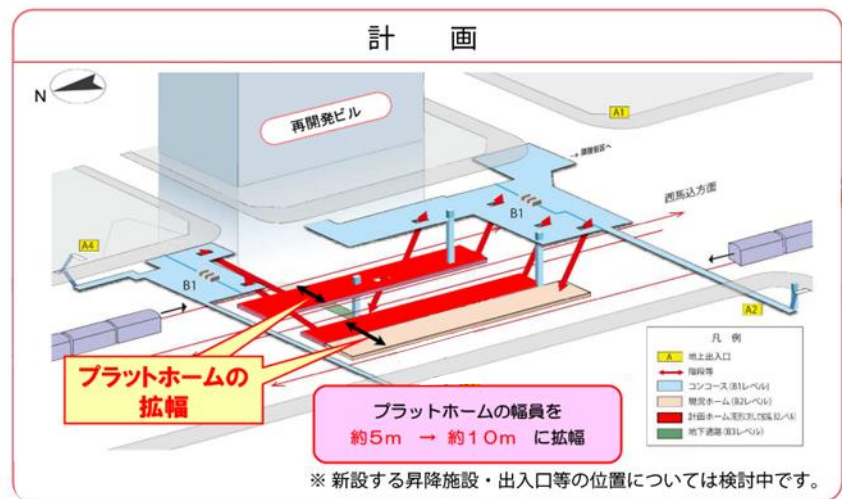
・一体的に整備している再開発事業と綿密な調整をしたうえでの工程管理や、工程短縮につながる検討を鋭意実施していく。

○概要図（位置図）

<改良前イメージ>



<改良後イメージ>



○対応方針（評価結果のまとめ）

社会情勢等の変化及び事業の進捗状況を踏まえて再評価を行い、事業の妥当性を確認したことから、事業を継続する。

○事業評価委員会の結論・意見

・ 定量的な評価結果及び定性的な各種効果に基づく当該地域における事業の意義等を踏まえ、本事業の継続は妥当と考える。

・ 開業時期の遅れは便益の発現が遅れに繋がり、社会的な影響も大きいことから、引き続き事業の進捗管理等に努めていただきたい。

○備考

※評価実施時期

・ 令和7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年改訂版

再評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

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、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年に駅利用者が著しく減少したものの、現在は増加傾向にあり、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》</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>① 2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 ・都市高速鉄道第7号線（東京メトロ南北線）品川～白金高輪間建設事業 	<p>《関連する政策目標》</p> <p>○国土交通省 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 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京急品川駅の地平化及び輸送力向上（2面4線化）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				
<ul style="list-style-type: none"> ・継続的な円安、労働力不足などの影響により、物価や人件費が上昇しており、各年度で事業費の妥当性を判断しながら事業を進めている。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により2020年に駅利用者が著しく減少したものの、現在は回復傾向にある。 ・本駅が所在する港区及び隣接する品川区の総人口は増加傾向にあり、23区合計で見ても同様の傾向である。 ・本駅の利用者として一定の数を占める羽田空港利用者数は増加傾向にあり、2024年度は過去最高を更新している。 ・羽田空港第1・第2ターミナル駅の引上線整備、羽田空港アクセス線、南北線延伸（品川～白金高輪間）、新空港線（蒲蒲線・第一期整備）などの周辺鉄道ネットワークの整備が進展しており、本駅を取り巻く交通環境が大きく変化することが見込まれる。 				

○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》 ■利用者の利便性の向上 ・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。 ■移動抵抗の低減 ・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。 ■更なるバリアフリー化による経路確保等 ・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)			《事業目的、政策目標との関係》 ・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。 ・昇降施設を増設、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	地域経済	《効果・影響及び指標》 ・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。			《事業目的、政策目標との関係》 ・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 [2025年度価格] ※計算期間： 30年 (50年)	事業全体	費用	77億円 (81億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費		
		便益	160億円 (190億円)		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	2.14 (2.37)	純現在価値 NPV	87億円 (111億円)	経済的内部収益率 EIRR 12.62% (12.78%)
	残事業	費用	[継続した場合] 66億円 (70億円)		[中止した場合] 15億円 (15億円)		
		便益	[継続した場合] 160億円 (190億円)		[中止した場合] 0億円 (0億円)		
		指標	費用便益比 B/C	2.48 (2.72)	純現在価値 NPV	97億円 (121億円)	経済的内部収益率 EIRR 16.21% (16.29%)
		感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年
		B/C 2.73 (3.00) NPV 114億円 (141億円) EIRR 18.02% (18.08%)		B/C 2.26 (2.48) NPV 91億円 (114億円) EIRR 14.56% (14.68%)		B/C 2.35 (2.59) NPV 89億円 (112億円) EIRR 14.49% (14.69%)	
		総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年	
		B/C 2.23 (2.44) NPV 81億円 (102億円) EIRR 14.34% (14.47%)		B/C 2.75 (3.02) NPV 104億円 (128億円) EIRR 18.17% (18.23%)		B/C 2.66 (2.92) NPV 107億円 (132億円) EIRR 18.61% (18.66%)	
設定した「中止した場合」の状況 ・連続立体交差事業は継続されるため、仮設化する駅施設や軌道・軌道付帯設備等については、現状の2面3線ホームを完成形とした本設化工事を継続し、2面4線化に向けた工事及び昇降設備の増設、駅舎・ホームの改良等は未実施となる。 ・しかしながら昇降設備の増設、2面4線化等がなされないことにより、羽田空港アクセスなどを見越した方面別運用の中止だけでなく、歩行者動線の円滑化及び輸送力向上、利用者の利便性・安全性の向上が図れないため行政計画との不整合が発生し、駅及び周辺まちづくりへ大きな影響が生じる。 ・仮設化工事の内容は、利用者の動線に影響を及ぼさないことから、本事業単独による直接的な便益は発生しない。なお、継続して実施されている連続立体交差事業における地平化工事等により、駅及び駅周辺の利便性は向上する。							

費用便益分析の基礎とした需要予測

- ・2024年の品川駅平均乗降人員24万人／日に、乗換率を適用し乗換利用者数を19.3万人として設定
- ・2025年度以降の乗換利用者数は、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口の変化率及び周辺鉄道ネットワークの整備による駅利用者数の変化率を適用して設定。

○事業の進捗の状況

- ・本事業は連続立体交差事業の工事進捗に合わせて工事を実施しており、連続立体交差事業の遅れを受け令和6年度末時点での工事進捗率は約8%である。

<事業の進捗の見込みの視点>

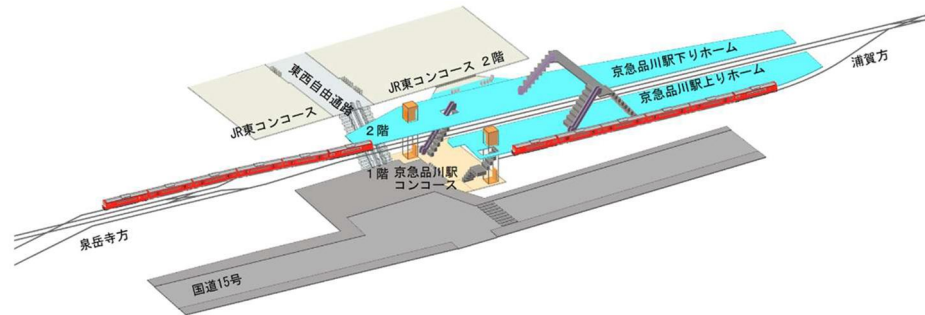
事業の実行性	<p>■ 関係主体の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東運輸局、東京都、港区、京浜急行電鉄株式会社からなる協議会において、整備計画を策定し関係者間の合意を図っており、毎年予算化が行われている。
事業の成立性	<p>■ 上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都は、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020において品川駅の再編として、駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出するとしている。

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

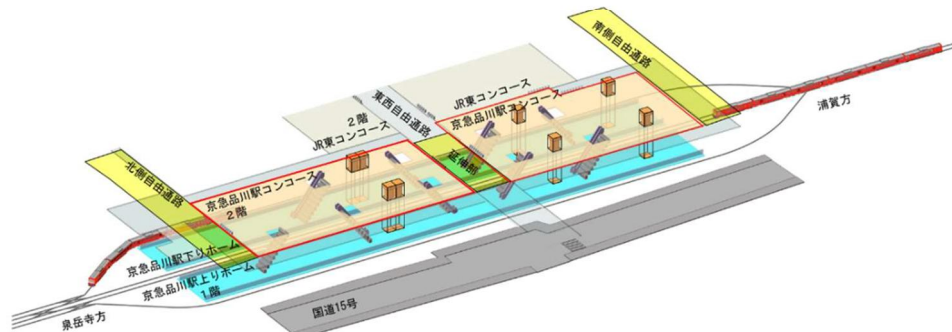
- ・各年度で事業費の妥当性の判断を行っており、妥当と判断したうえで、事業を進行している。
- ・今後も各年度で妥当性の判断を行い、適宜コスト縮減に向けた検討を行いつつ、速やかに事業を進めるよう設計、施工を行うことが最適と考える。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

地域における事業の必要性は高く、投資効果も得られることから事業を継続する。

○事業再評価監視委員会の結論・意見

結論 事業継続は妥当と判断する

意見 上位計画等における本駅の目標や役割は、新規事業採択時から変わっていない。一方で、羽田空港利用者の増加等により、駅における混雑の発生や多様な利用者ニーズへの対応が困難となっており、事業の必要性は年々高まっている。また、周辺鉄道ネットワークの整備等による利用者数の減少を考慮しても、投資効果が見込まれることから、事業の継続は妥当と判断する。

○備考

※評価実施時期：2026年1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年改訂版、2025年3月一部変更）、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所公表）、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	令和7年	開業年次	令和11年	建設期間	令和3～11年
社会的割引率	4.0%	時間評価値	42.37 円/分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [令和7年度価格] 計算期間：30年（50年）					
便益	利用者便益	16,434百万円（19,570百万円）			
		時間短縮便益	16,434百万円（19,570百万円）		
	供給者便益	-440百万円（-546百万円）			
	便益計	15,995百万円（19,023百万円）			
費用	建設投資額	6,679百万円（6,679百万円）			
		建設費	6,679百万円（6,679百万円）		
	維持改良費・再投資費	974百万円（1,419百万円）			
	費用計	7,653百万円（8,098百万円）			

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7年	開業年次	令和11年	建設期間	令和3～11年
社会的割引率	4.0%	時間評価値	42.37 円/分（所得接近法）		
総便益・総費用の内訳 [令和7年度価格] 計算期間：30年（50年） 注1					
便益	利用者便益	16,434百万円（19,570百万円）			
		時間短縮便益	16,434百万円（19,570百万円）		
	供給者便益	-440百万円（-546百万円）			
	便益計	15,995百万円（19,023百万円）			
費用	建設投資額	5,621百万円（5,621百万円）			
		建設費	5,621百万円（5,621百万円）		
		中止した場合の 想定費用注2	-1,500百万円（-1,500百万円）		
	維持改良費・再投資費	974百万円（1,419百万円）			
	費用計	5,095百万円（5,540百万円）			

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。

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (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)
池上駅総合改善事業 (H29～R2) 東急電鉄株式会社	5年以内	35	(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：35億円、工期：平成29年度～令和2年度 B/C：1.2 (B：54億円、C：45億円) (事業の効果の発現状況) ・橋上駅舎化により、構内踏切の廃止をし安全性向上が図られた。 ・自由通路および南口新設により、南北分断を解消し利便性が向上した。 ・多機能トイレ等の設置により、バリアフリー対応が十分となった。 ・駅ビル5階に保育施設を新設することにより、待機児童減少に寄与した。 (事業実施による環境の変化) ・駅ホームの仕上げ材等に木材を使用することで、CO2排出量の抑制に貢献した。 (社会経済情勢の変化) ・コロナウイルス感染症により鉄道需要は大きく減少していたものの、池上駅周辺の夜間人口は新規評価時と比較して、5%程度増加しており、駅乗降客数も徐々に回復している。 (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る。 (改善措置の必要性) ・自由通路及び南口新設による南北交通の利便性向上や構内踏切廃止による安全性向上、バリアフリー化、保育施設の新設による待機児童減少への寄与等、当初計画時の目的は達成されていると考えられることから、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) ・保育施設の新設による待機児童の減少への寄与等、便益計測が困難な施策に係る費用については、費用便益分析の適用に際し、その取扱い(例えば費用からの控除の可否等)を整理した指針があることが望ましい。	対応なし	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 施設課 (課長 西田正志)
田老地区新駅設置事業 (H30～R2) 三陸鉄道株式会社	5年以内	2.0	(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：2.0億円、工期：平成30年度～令和2年度 B/C：1.1 (B：2.2億円、C：2.0億円) (事業の効果の発現状況) ・新駅近隣には、東日本大震災による災害公営住宅や高台移転した団地から新駅が近くなり、地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。 (事業実施による環境の変化) ・マイカー利用者から鉄道利用者への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 (社会経済情勢の変化) ・2011年3月に東日本大震災が発災し、新駅整備計画地域は甚大な被害を受けた。被災者等が居住する災害公営住宅や、高台移転した団地が地域に整備されて駅の利用客は増加した。新駅は高架上に整備され、新設された宮古市役所田老総合事務所内のエレベーターを利用することができるため、バリアフリーとなり利用者の利便性が向上した。 (今後の事後評価の必要性) ・新駅開業後、新駅利用者数は増加、費用便益比も1.1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、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) ・新駅開業後、新駅利用者数は増加しており特段の改善措置は必要がない。 (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	三陸鉄道株式会社 旅客営業部 (シニアマネージャー 橋上 和司)

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)
えちごトキめき鉄道新駅設置事業 (R元～R2) 糸魚川市地域公共交通協議会	5年以内	5.2	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 想定値(新規採択時) : 4.6億円 実績値 : 5.2億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 2年(令和2年度～令和3年度) 実績値 : 2年(令和元年度～令和2年度)</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) : 1.1 (B: 4.3億円、C: 4.0億円) 実績値 : 0.7 (B: 4.4億円、C: 6.3億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 隣接駅の本駅開業後の利用者は大きく減少せず増加する年もあり、新規利用者の獲得に繋がっている。 ▪ 通勤需要や懇親会利用など出発駅として周辺地域の利便性向上に寄与している。 ▪ 利便性の向上により開業後の住宅開発が進み、駅周辺の賑わいの向上に寄与している。 ▪ 近隣の保育園や学校の活動でも利用されている。 ▪ タクシーの代替交通としての利用も見られる。 ▪ 近隣の海岸への石拾いや海水浴等、観光客への利便性向上にも寄与している。 ▪ 地元では毎年本駅を利用した親睦旅行を行い、コミュニティ活動の活性化に繋げている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 駅周辺における宅地開発や道路整備が進展した。 ▪ 夜間稼働台数が減少したタクシーや自家用車送迎からの転換によりCO2排出量の削減にも寄与している。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 東京五輪やコロナ禍による建設資材の高騰を受けた事業費の増加や、コロナ禍の行動制限による利用者の低迷など大きな影響を受けたが、コロナ禍の回復や地元利用により利用者は年々着実な増加を続けている。 ▪ 最寄りの県立高校の募集定員が大きく減少し、想定を上回る少子化の影響を受けている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 利用者は想定以下であるが全駅を大きく上回る伸び率で増加しており、通学利便性の向上や宅地開発の進展など、目的とする駅周辺の活性化が図られ事業効果は発揮されているため、今後の事後評価は不要と考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 事業費の増加及び利用者の低迷のため費用便益比が1.0を割り込んでいるが、本駅利用者は本路線の駅の中で全駅を大きく上回る伸び率で増加しており事業効果が認められる。更なる利用者の増加を目指し、今後も行政・周辺住民との連携や観光資源の活用を行いながら利用促進の取り組みを進める。 	対応なし	糸魚川市 産業部 都市政策課 (課長 内山 俊洋)

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)
ひたちなか海浜鉄道 湊線新駅（美乃 浜学園駅）整備事 業 (R1～R2) ひたちなか市公共 交通活性化協議会	5年以内	0.54	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) : 0.61億円 実績値 : 0.54億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 18か月(平成31年4月～令和2年9月) 実績値 : 17か月(令和元年7月～令和2年11月)</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) : 7.5(B:4.7億円、C:0.63億円) 実績値 : 9.0(B:5.0億円、C:0.54億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 美乃浜学園駅の利用により、小中学生の美乃浜学園への通学時間が短縮した。 美乃浜学園駅を利用した通学により、小中学生が安全に登下校できるようになった。 美乃浜学園駅の設置により、事業者において通学定期券収入が増加となり、事業者の経営の安定化に寄与し、地域鉄道の維持存続が図られるようになった。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大量輸送・定時性に優れる鉄道を通学に利用することで、徒歩での通学に比べ安全性が向上した。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の5つの小中学校が統合され、令和3年4月1日にひたちなか市立美乃浜学園(義務教育学校)が開校した。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業効果が十分に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。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 美乃浜学園駅の開業と同時期に開校となった、ひたちなか市立美乃浜学園の学生の登下校に美乃浜学園駅が利用されており、目的が達成されていることから改善措置は不要。 <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。 	対応なし	ひたちなか海浜鉄道株式会 社 管理部管理課 (総務担当課長 後藤 芳 彦)
北条鉄道行違設備 整備事業 (R1～R2) 北条鉄道株式会社	5年以内	1.9	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 : 1.8億円、 工期 : 令和元年度～令和2年度 B/C : 2.4 (B : 5.9億円、 C : 2.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗客数の増に着実に貢献している。令和7年度想定乗客数に既に達している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 初年度がコロナ禍でありその後の回復基調もあり、令和3年度から3年連続で過去最大の乗客数となっている。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 諸物価及び人件費が高騰している。 沿線では大規模複合商業施設(敷地4ha)の建設や住宅地への200戸近い住宅建設が行われ定住人口の増に寄与した。 沿線直近ではないが、産業団地への企業進出等もあり、人口減少時代に昼間人口の増が続いている。兵庫県が加西市の調整区域の廃止を令和8年4月から認めたこともあり今後に期待。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>費用便益分析の結果から、事業効果が発現されていると認められ、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>新型コロナウイルスの影響があったが乗車人員は回復傾向にあることから、特段の改善措置は必要ないと考える。</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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし。 	対応なし	北条鉄道株式会社 総務企画部 (部長 深江 克尚)

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>ことでん新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業（H28～R2）</p> <p>高松市総合都市交通推進協議会</p>	5年以内	14	<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：14億円、工期：平成28年度～令和2年度 B/C：1.5（B：25億円、C：17億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ことでん新駅（三条～太田駅間）整備により、琴平線における最寄駅までの所要時間が短縮された。 ▪ ことでん新駅（三条～太田駅間）に新たに結節するバス路線が増加した。 ▪ 利用者の増加に伴い、交通事業者の収入が増加した。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ことでん新駅（三条～太田駅間）開業に伴う市内バス路線再編により、駅利用者が増加している。※令和2年度開業時：1,022人/日、令和6年度：3,216人/日 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できることから、今後の事後評価の必要性は不要と考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できる。今後、更なる駅利用者の利便性向上を図るため、新駅に乗り入れる高速バス路線の増加に取り組む。 <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。 	対応なし	<p>高松市 都市整備局 交通政策課 (課長 吉峰 秀樹)</p>
<p>土佐くろしお鉄道新駅設置事業（R2～R3）</p> <p>高知県東部広域地域公共交通協議会</p>	5年以内	1.6	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：1.6億円、工期：令和2年5月～令和3年3月 B/C：2.3（B：5.9億円、C：2.6億円）</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ あき総合病院からの最寄駅までの所要時間が短縮された。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ あき総合病院に通院通勤しやすくなり、ごめん・なはり線沿線住民の利便性を確保することができた。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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た。 ▪ 加えて、本県を舞台としたNHK連続テレビ小説の放映による観光需要の増加により、利用者数が回復傾向である。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 事業効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないと認識。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 開業後、明らかになった課題等はないため、改善措置の必要はないと認識。 <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。 	対応なし	<p>高知県総合企画部 交通運輸政策課 (課長 山本 浩史)</p>

事後評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業社名【東急電鉄株式会社】

○事業概要			
事業名	池上駅総合改善事業	整備区間	東急池上線 池上駅
事業期間	2017年（平成29年）度～2020年（令和2年）度 2020年（令和2年）7月19日（橋上駅舎化）	総事業費	35.2億円
○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"> ・池上駅は東急電鉄(株)の駅で唯一、駅構内に踏切が設置されており、五反田方面ホーム利用時は、踏切を通行する必要があった。また、駅構内の歩行者空間が狭く、朝夕ラッシュ時には踏切前に多数の利用者が滞留し、列車到着時の駆け込み乗車も発生していた。 ・改札口とホームには約1mの高低差があり、階段およびスロープのみの整備であった。また、踏切にはカントがあり、平坦でないため、車いす利用者には不便であった。 ・多機能トイレが整備されておらず、バリアフリー対応が不十分であった。 ・池上駅周辺は線路により地域が分断されていた。 <p>これらの課題を踏まえ、橋上駅舎化を含む池上駅改良工事の実施により、当時の課題への対応や、利用者の安全性向上および利便性向上を図るものである。</p> <p>また、駅改良工事に合わせて生活支援機能施設（保育施設等）を一体的に整備し、待機児童減少および地域の生活拠点の整備に寄与する。</p>		
	<p>≪事業目的≫</p> <p>① 池上駅の橋上駅舎化により駅構内踏切の廃止、南側への出入口の増設とともに、バリアフリー化された駅施設と十分な歩行空間を確保し、駅利用者の安全性と利便性を向上する。</p> <p>② 生活支援機能施設（保育施設等）の整備による駅機能の高度化</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"> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・政策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる <p>(2) 交通政策審議会第198号答申</p> <p>駅空間・防災ワーキング・グループ最終取りまとめにおいて、2030年（令和12年）までに取り組むべき対策の方向性の中で、(1) 更なるバリアフリー化の推進、(2) 更なる外国人対応の推進、(3) 分かりやすく心地よくゆとりある駅空間の形成、(4) まちとの一体性の創出、(5) 鉄道駅の属性に応じた駅空間の形成が位置付けられており、本事業はこれらの内(1)、(3)、(4)に関連している。</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化			
<p>■新型コロナウイルス感染症による影響</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響によりテレワーク等が進展し、鉄道需要は大きく減少していたが、2025年（令和7年）度時点では経済活動・鉄道需要ともに回復基調となっている。</p> <p>■人口動態の変化</p> <p>池上駅周辺地域の人口は、2015年（平成27年）1月時点と比較し、2025年（令和7年）1月時点では、約5%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	35.0億円	35.2億円	工期延長による経費の増
工期	3年	3年4カ月	掘削作業中に、地中障害物が発見され、撤去に時間を要したため。 ・お客様の安全確保のために、ホーム上での作業着手時期を見直したため。
乗降人員	35,324人/日 (2016年度)	34,089人/日 (2024年度)	新型コロナウイルス感染症の流行により乗降人員は大きく減少していたものの、徐々に回復している。また、池上線全体では、コロナ前の水準には回復していない状況である。

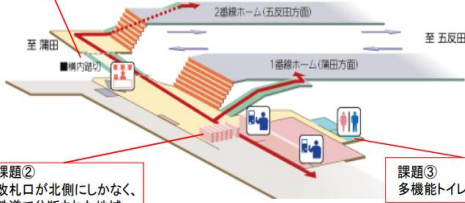
○事業による効果・影響の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		駅構内の移動時間短縮効果：駅の橋上化及び南口新設により踏切待ちが解消されるため、移動時間短縮に寄与。 南北自由通路整備による横断効果：南北に移動する人が踏切待ちが解消されるため、移動時間短縮に寄与。 乗車時間短縮効果：乗降客のホーム上の分散により、駅停車超過時間が減少することで、鉄道利用者の乗車時間短縮に寄与。後続の列車への遅延時間の波及も減少することから、池上線全体での遅延時間減少に寄与。 混雑緩和便益：池上線の遅延時間軽減により、池上線の利用者が増加することで、周辺ネットワークの混雑緩和に寄与。 駅アクセス時間の短縮：駅構外での踏切横断回数の減少により、駅アクセス時間の短縮に寄与。					
■社会全体への効果影響	住民生活	■区立図書館移転など駅の高機能化により、昼間時間帯の来訪者が増加し滞在型の駅施設に変化した					
	地域社会	■認可保育園による待機児童の減少 ■南口新設による、駅を挟んだ地域の分断解消					
	安全	■構内踏切の廃止及び駅構外での踏切横断機会の減少による安全確保 ■多機能トイレ設置等によるバリアフリー化 ■ホーム上の昇降施設の増設による、ホーム上の分散					
■費用便益分析 [2025年（令和7年）度価格] 計算期間： 30年（50年）	費用	45億円 (45億円)	貨幣換算した費用： 建設費				
	便益	54億円 (60億円)	貨幣換算した便益： 利用者便益（駅構内移動時間短縮等）、供給者便益、残存価値				
	指標	費用便益比 B/C	1.20 (1.35)	純現在価値 NPV	9.0億円 (15.7億円)	経済的内部 収益率EIRR	5.6% (5.9%)
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、2025年（令和7年）度以降は2025年（令和7年）度実績のまま推移すると想定 池上駅乗降人員 33,919人/日（2025年（令和7年）平日実績値）							
【受賞歴】 観光（本門寺地）玄関口の認知向上を目的に、「門前町」をイメージしたデザインを採用し、各賞を受賞。 ・2021年（令和3年）10月 鉄道建築協会賞「特別賞」 ・2021年（令和3年）10月 ウッドデザイン賞2021（ハートフルデザイン部門） ・2022年（令和4年）5月 ウッドシティTOKYOモデル建築賞「奨励賞」 ・2025年（令和7年）9月 Brunel Awards 2025「奨励賞」							
○事業実施による地球環境的、局所的環境の変化							
駅ホームの仕上げ材等に木材を使用することで、CO2排出量の抑制に貢献した。							
○改善措置の必要性							
自由通路及び南口新設による南北交通の利便性向上や構内踏切廃止による安全性向上、バリアフリー化、保育施設の新設による待機児童減少への寄与等、当初計画時の目的は達成されていると考えられることから、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る。							
○同種事業の計画・調査のあり方、事後評価手法の見直しの必要性							
保育施設の新設による待機児童の減少への寄与等、便益計測が困難な施策に係る費用については、費用便益分析の適用に際し、その取扱い（例えば費用からの控除の可否等）を整理した指針があることが望ましい。							

○概要図（位置図）

整備

課題①
構内踏切により発生する混雑

課題④
生活支援施設機能がない



課題②
改札口が北側にしかなく、
鉄道で分断された地域

課題③
多機能トイレが未整備

整備

効果②
自由通路、南口新設による
利便性向上

効果①
橋上駅舎化による
安全性向上

効果④
保育施設の新設による
待機児童減少への寄与

【事業概要詳細】
・橋上駅舎化(S造地上5階)
→改札口、階段、ESC、自由通路等
・バリアフリー
→多機能トイレ、EV等
・生活支援施設等
→保育施設、クリニック等



効果③
多機能トイレによるバリアフリー対応

○備考

※評価実施時期 2026年(令和8年)2月



※評価の実施者 東急電鉄株式会社

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）】

事業者名 [三陸鉄道株式会社]

○事業概要 注1							
事業名	田老地区新駅整備事業	整備区間	田老～摂待間				
事業期間	平成30年11月19日～ 令和2年5月17日	総事業費	2.03億円				
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・東日本大震災後、周辺に災害公営住宅や高台移転の団地が整備中であった。 ・新駅の整備により、地域住民の利便性の向上が求められていた。 ・平成28年10月に田の沢地区に田老新駅を設置にすることについて要望書の提出があった。（提出者：田老地区復興まちづくり協議会、田老地域協議会）						
	≪事業目的≫ ・復興後のあたらしいまちづくりの形にあわせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。			≪関連する政策目標≫ ・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
2011年3月に東日本大震災が発災し、新駅整備計画地域は甚大な被害を受けた。被災者等が居住する災害公営住宅や高台移転した団地が地域に整備されて駅の利用者は増加が期待できる。新駅は高架上に計画されるが併設新築される宮古市役所田老総合事務所内のエレベーターを利用することができるためバリアフリーとなり利用者の利便性も向上する。							
○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	1.0億円	2.0億円		1.0億円は概算事業費であり、その額で国庫補助を概算要望。その後実施設計を行い、事業費が高くなったもの。			
工期	2年	3年		新田老駅は田老総合事務所と合築することとしており、庁舎建設工事との調整を図ったことによるもの。			
輸送人員	21,196人/年（開業時） 19,665人/日（開業4年目）	3,206人/年（開業時） 7,424人/日（開業4年目）					
○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		・近隣には東日本大震災による災害公営住宅や高台移転した団地から新駅が近くなり地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。 ・併設新築される宮古市役所田老総合事務所内のエレベーターを利用することができるためバリアフリーとなり日常利用者の利便性の向上に寄与した。 ・復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。					
■社会全体への効果影響	住民生活	・併設新築される宮古市役所田老総合事務所内のエレベーターを利用することができるためバリアフリーとなり日常利用者の利便性の向上に寄与した。 ・復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。					
	地域経済						
	地域社会						
	環境安全						
■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	2.03億円 (2.03億円)	総事業費				
	便益	2.20億円 (2.55億円)	移動時間短縮 供給者便益				
	指標	費用便益比 B/C	1.1 (1.3)	純現在価値 NPV	0.17億円 (0.53億円)	経済的内部収益率 EIRR	0.6% (1.5%)
		新駅開業後、新型コロナウイルスの影響が多少あったが現在は回復し利用者数は増加した。					
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7年度（事後評価時点）以降を予測							

<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮古市内における公共交通圏域が広がる。 ・マイカー利用から鉄道利用への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。
<p>○改善措置の必要性</p> <p>新駅開業後、新駅利用者数は増加しており特段の改善措置は必要ないとする。</p>
<p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>新駅開業後、新駅利用者数は増加、費用便益比(B/C)も 1.1 であることから今後の事後評価の必要性はないとする。</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>(その他) 特になし</p>
<p>○概要図 (位置図)</p> <p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 
<p>○備考</p> <p>※評価実施時期:令和 8 年 2 月</p> <p>※評価の過程で使用したデータ、文献等: 国土交通省「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル 2012 年度改訂版」</p> <p>※評価の体制 (有識者の委員会等: 田老地区新駅整備事業事後評価委員会)</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。

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【糸魚川市地域公共交通協議会】

○事業概要 注1			
事業名	えちごトキめき鉄道新駅設置事業	整備区間	日本海ひすいライン 糸魚川駅～梶屋敷駅間（約4.3km）
事業期間	令和元年12月12日（鉄道施設変更認可） ～令和3年3月13日（開業）	総事業費	5.15億円（令和3年度価格）
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・新駅設置の動きは、昭和47年に県立糸魚川高校が市街地から現在地に移転した頃に挙がり、生徒の通学利便性確保が課題となっていた。押上地区は、周辺地区や高校の保護者会等と連携し、新駅設置についての要望活動や新駅設置をきっかけとした地域づくりの計画を進めてきた。 ・押上地区は、県立糸魚川高校や新潟県糸魚川地域振興局、当市の基幹病院である糸魚川総合病院など公共施設や医療施設にも近く、特に日本海ひすいライン南側では、宅地造成や住居系土地区画整理事業、新幹線関連の道路整備に伴う宅地開発等、新たに整備された都市計画道路周辺を中心に市街化が進展している。 ・高校への通学はもとより、事業所への通勤や通院、スーパー等への買い物にも一定の利用が見込まれる地域であり、えちごトキめき鉄道の利便性向上と経営の安定化、押上地区を中心とした駅周辺地域の活性化を図るものである。		
	≪事業目的≫ ・えちごトキめき鉄道の利便性向上、利用者増加による経営の安定化 ・新駅設置をきっかけとした駅周辺地域の活性化	≪関連する政策目標≫ ・市民、交通事業者、市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現する。 【糸魚川市地域公共交通網形成計画より】	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
本駅については、東京五輪やコロナ禍による建設資材の価格高騰等を受け事業費が増加するとともに、コロナ禍による行動制限のため開業時（令和2年度）の利用者数が予測を大幅に下回るなど、想定外の大きな影響を受けた。利用者については、コロナ禍の回復や地元利用の増加により年々着実な増加を続けているが、利用者の多くを占める最寄りの県立糸魚川高校の募集定員は、令和元年度の200名から令和3年度以降は120名にまで急激に減少し、少子化の影響を大きく受けている。			
○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	4.04億円	5.15億円	・建設資材の高騰 ・線路下通信ケーブルへ配慮した追加工事の実施
工期	2年0ヶ月	2年0ヶ月	
利用者数	742人/日 （開業時の想定値）	令和2年度：104人/日 令和3年度：142人/日 令和4年度：182人/日 令和5年度：230人/日 令和6年度：236人/日 【参考】 令和7年度：255人/日 ※糸魚川市調査 5月・8月の土・平日 の計4日間の平均	新型コロナの影響もあり、開業時は低迷していたが、コロナ禍の回復や地元利用により年々増加している。 しかし、人口減少や少子化、特に最寄りの糸魚川高校の募集人員減少の影響もあり、想定よりも少ない状況となっている。
○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	・隣接する糸魚川駅の本駅開業後の利用者は大きく減少しておらず、増加している年もあるなど、新規利用者の獲得に繋がっている。 ・通勤需要や夜間の懇親会利用など、目的地としてではなく出発駅としての新た		

■ 社会全体への効果影響	住民生活	な利用もあり、周辺地域の利便性向上に寄与している。					
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の向上により、開業後の住宅新築件数は押上地区で27件、隣接する寺町地区でも23件あり、駅周辺の賑わいの向上に寄与している。 ・近隣の幼稚園・保育園の遠足や学校の校外学習など、開業後は毎年団体利用も行われ、保育や教育活動でも活用されている。 ・タクシー運転手の減少による稼働台数の減少に伴う代替交通として、懇親会時の利用も見られる。 					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・夏季においては、近隣の「ヒスイ海岸」への石拾いや海水浴等の利用、中には北陸新幹線からの乗り継ぎ客も見られるなど、観光客への利便性向上にも寄与している。 					
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ・押上地区では、新型コロナが5類移行した令和5年度以降、毎年70～80名が参加し、本駅から鉄道を利用した親睦旅行を行い、区民の地域づくり機運の醸成及びコミュニティ活動の活性化に繋げている。 					
	安全						
■ 費用便益分析 [令和7年度価格] 注2 計算期間：30年(50年)	費用	6.28億円(6.71億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費 維持改良・再投資			
	便益	4.44億円(5.14億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮 交通費用減少 供給者便益 補完事業者便益			
	指標	費用便益比 B/C	0.71 (0.77)	純現在価値 NPV	-1.84億円 (-1.57億円)	経済的内部収益率 EIRR	1.46% (2.56%)
	※新規事業採択時評価と数値が異なる理由 工事費の上昇、鉄道利用者数の減少や、糸魚川高校の定員数減少によるもの						
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7年度(事後評価時点)以降を予測 令和8年度以降、利用者数は毎年1.1～1.4%程度ずつ減少すると想定 (新潟県の将来推計人口の変化率(国立社会保障・人口問題研究所)を適用)							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
駅周辺(特に駅南側)における宅地開発や道路整備が進展するとともに、地元押上地区住民により駅周辺の花壇整備や美化活動、待合室内でのヒスイ海岸の紹介(資料の展示等)が行われるなど、地域づくり活動の活性化が図られた。また、地元住民による夜間の懇親会利用が認められる一方、タクシー運転手の減少もありタクシーの夜間稼働台数は減少しており、自家用車送迎からの転換も合わせCO2排出量の削減にも寄与している。							
○改善措置の必要性							
事業費の増加及び利用者の低迷のため、費用便益比が1.0を割り込んでいるが、本駅利用者の令和6年度までの伸び率(令和2年度比227%)は、日本海ひすいライン全駅の伸び率(同106%)やえちごトキめき鉄道全駅の伸び率(同113%)を大きく上回っており、利用者は着実に増加しており事業効果が認められる。えちごトキめき鉄道では、糸魚川高校入学時に通学定期券の学校への出張販売を実施したり、全線において年に数回、イベントに合わせてこども(小学生)無料の日を設け保護者も含めた鉄道利用を喚起するなど、利用促進に努めているが、更なる利用者の増加を目指し今後も行政・周辺住民との連携や観光資源の活用を行いながら利用促進の取り組みを進めていく。							
○今後の事後評価の必要性							
利用者は想定を下回っているが全駅を大きく上回る伸び率で着実に増加しており、糸魚川高校への通学利便性が向上するとともに、宅地開発や道路整備も進展するなど、目的とする駅周辺の活性化が図られ、事業効果は発揮されていると認められるため、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>糸魚川駅 約 4.3km 梶屋敷駅</p> <p>【整備後】</p> <p>糸魚川駅 約 1.5km えちご押上ひすい海岸駅 約 2.8km 梶屋敷駅</p>
<p>○備考</p> <p>※評価実施時期 令和7年度</p> <p>※評価の過程で使用したデータ等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・えちごトキめき鉄道 OD 表 (同社提供) ・えちごトキめき鉄道各駅乗車人数 (同社公表) ・えちご押上ひすい海岸駅乗降調査 (糸魚川市提供) ・えちご押上ひすい海岸駅利用者アンケート調査 (R7. 8. 29 実施) ・令和6年新潟県の賃金・労働時間・雇用の動き 調査報告書 (新潟県公表) ・ヒスイ海岸観光入込客数 (糸魚川市提供) ・糸魚川市広域移動実態調査 (R6. 8 実施 : 糸魚川市提供) ・建築確認申請件数 (糸魚川市提供) 等 <p>※参考値</p> <p>計算期間 : 30 年 (カッコ内は 50 年便益)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会的割引率 1% の場合 : $B/C=1.07$ (1.24) ・社会的割引率 2% の場合 : $B/C=0.93$ (1.04) <p>※評価の体制 糸魚川市地域公共交通協議会 (令和8年2月9日)</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。

注3 : 費用便益比 B/C について、社会的割引率を 4% に設定した値とするが、1% 及び 2% に設定した値について、参考値として備考欄に記載することができる。



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 [ひたちなか市公共交通活性化協議会]

○事業概要 注1			
事業名	ひたちなか海浜鉄道湊線 新駅（美乃浜学園駅）整備事業	整備区間	平磯駅～磯崎駅間 2.5 km
事業期間	令和元年度～令和2年度 令和3年3月13日（供用開始）	総事業費	54.26 百万円
○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>本市の人口は横ばいの状況が続いていたが、平成27年度の国勢調査では人口減少に転じた。特に、湊線沿線の平磯・磯崎・阿字ヶ浦の3地区においては、少子化が進行し、児童・生徒数の減少が続いている。そのため本市では、3地区の学校規模の適正化を図り、より良い教育環境を実現するため、平磯・磯崎・阿字ヶ浦の3つの小学校と、平磯・阿字ヶ浦の2つの中学校の計5校を廃校し、市で初めてとなる小中一貫統合校を湊線沿線に建設することとした。</p> <p>小中一貫統合校開校に伴う「通学」については、地域の方々やPTA関係者などとの協議を重ね、安全で時間に正確な鉄道と徒歩による通学が望ましいとの結論に至り、ひたちなか海浜鉄道湊線を活用して、児童・生徒の安全安心を確保することとした。もともと、統合校建設地付近には駅がなく、既存駅とも離れていることから、安全な通学の確保と利便性向上を図るため、統合校から140m程度離れた場所に美乃浜学園駅を設置した。公共交通離れが激しい地方の状況においては、通学を通じて公共交通を身近に感じてもらえる良い機会であり、公共交通教育の一つの方法としても期待できるものである。</p> <p>また、今後は人口減少に伴い日常的な利用者も減少することが予想されることから、新駅を設置することで定期利用者を確保し、事業者の経営の安定化及び地域鉄道の維持存続を図る。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> 平磯駅と磯崎駅の間に美乃浜学園駅を新設し、地域住民（児童・生徒）の安全性・利便性向上を図るとともに、事業者の経営を安定化させ、地域鉄道の維持存続を図る。 	<p>《関連する政策目標》</p> <p>ひたちなか市第3次総合計画においては、公共交通機関の維持・確保やまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成、特色ある学校づくりについて掲げられている。</p> <p>また、ひたちなか市地域公共交通網形成計画においても、まちづくりと連携した公共交通体系の構築を目指すこととしており、小中一貫統合校の整備に伴い、新駅を整備する。</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>令和3年4月1日にひたちなか市立美乃浜学園が開校となった。</p> <p>美乃浜学園の開校後、児童の登下校時における湊線の利用により、湊線の通学定期利用者数が年間14万人ほどの増となった。</p> <p>ひたちなか市の人口は減少傾向であり、湊線沿線についても同様に減少傾向にある。</p> <p>美乃浜学園への通学区内で、阿字ヶ浦土地区画整理事業が進められており、区画整理事業の施工地区内では転入者数が増加している。</p> <p>阿字ヶ浦土地区画整理事業施工地区に隣接する、ひたちなか地区において、茨城県により大規模な工業団地の拡張工事が進められている。</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	61.80 百万円	54.26 百万円	入札による契約差金により減少となった
工期	2年	2年	
輸送人員	145,600 人/年 （令和3年度）	開業4年目（令和6年度） 140,980 人/年	通学利用者数が想定より少ない

		142,350人/年 (令和3年度) 139,065人/年 (令和4年度) 139,430人/年 (令和5年度)				
○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		美乃浜学園駅の利用により、小中学生の美乃浜学園への通学時間が短縮した。 美乃浜学園駅を利用した通学により、小中学生が安全に登下校できるようになった。				
■社会全体への効果影響	住民生活	美乃浜学園駅の設置により、通学定期券収入が増加となり、事業者の経営の安定化に寄与し、地域鉄道の維持存続が図られている。 大量輸送・定時性に優れた鉄道を通学に利用することで、徒歩での通学に比べ安全性が向上した。				
	地域経済					
	地域社会					
	環境					
	安全					
■費用便益分析 [令和7年度価格] 注2 計算期間：30年(50年)	費用	54.25百万円 (54.25百万円)	貨幣換算した主要な費用：総事業費			
	便益	505.96百万 (597.24百万円)	貨幣換算した主要な費用：通学における移動時間短縮			
	指標	費用便益比 B/C	9.0 (10.6)	純現在価値 NPV	449.75百万円 (541.02百万円)	経済的内部 収益率 EIRR
総事業費の減少による						
■採算性分析	開業後の実績に基づき、令和7年度(事後評価時点)以降を予測					
事業資金スキーム ひたちなか市公共交通活性化協議会が鉄道・運輸機構の幹線鉄道等活性化事業費補助金、茨城県のひたちなか海浜鉄道支援事業費補助金(幹線鉄道等活性化事業)、ひたちなか市の湊線設備投資費補助金(新駅設置)を活用し、ひたちなか市公共交通活性化協議会とひたちなか海浜鉄道とで工事協定を結び、ひたちなか海浜鉄道が事業を実施。ひたちなか海浜鉄道の事業者負担はなし。						
収支改善効果：8.71百万円(令和7年度)						
※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。						
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績(令和7年度通学定期券販売枚数)に基づき、令和7年度以降を予測						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
美乃浜学園駅の開業と同時期に開校となった、ひたちなか市立美乃浜学園の学生の登下校に美乃浜学園駅を利用している。						
●改善措置の必要性						
美乃浜学園駅の開業と同時期に開校となった、ひたちなか市立美乃浜学園の学生の登下校に美乃浜学園駅が利用されており、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、また、費用便益分析の結果から、事業効果が十分に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、事業評価手法の見直しの必要性
同事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は認められない。
(その他)
○概要図 (位置図)
<p>【整備前】</p> <p>平磯駅 (10.8km) 磯崎駅 (13.3 km)</p>  <p>【整備後】</p> <p>平磯駅 (10.8km) 美乃浜学園駅 (12.6km) 磯崎駅 (13.3 km)</p>  <p>※距離は勝田駅起点</p>
○備考
<p>※評価実施年度：令和7年度</p> <p>※評価の体制：ひたちなか海浜鉄道新駅整備事業事業評価監視委員会（令和7年12月実施）</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。

注3：費用便益比 B/C について、社会的割引率を4%に設定した値とするが、1%及び2%に設定した値について、参考値として備考欄に記載することができる。

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 [北条鉄道株式会社]

○事業概要 注1			
事業名	北条鉄道行違設備整備事業	整備区間	法華口駅
事業期間	令和元年9月2日（業務着手）～ 令和2年9月1日（供用開始）	総事業費	1.9億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 北条鉄道は、全区間が単線1閉塞で行き違い設備がないため、粟生駅での接続先となるJR加古川線や神戸電鉄粟生線のダイヤへの対応や旅客流動にマッチしたダイヤを組むことが難しいなど、通勤・通学等適切な時間帯に列車を運行することができず、また、イベント列車、観光列車の運行も機動的に設定できないなど、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。 本事業では、中間駅となる法華口駅に行き違い設備を新設することにより、ダイヤの自由度を高め、旅客の利便性を向上させ、当該路線の利用促進、交流人口の増加による沿線地域の活性化を図るものである。		
	≪事業目的≫ ・行き違い設備の新設による利便性向上と交流人口の増加による沿線地域の活性化。 ・北条鉄道の利用促進・収支改善	≪関連する政策目標≫ ・市民、交通事業者、市が協働し、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現する。 【加西市地域公共交通網形成計画】	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
コロナ禍により、令和2年度は過去最少の乗客数まで落ち込んだ。コロナ収束後は順調な回復基調にある。			
○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	1.5億円	1.9億円	旧駅分も含めホームの追加工事が必要となったため
工期	6ヶ月	5ヶ月	運行開始が9月1日となったため
輸送人員	907人/日	1,074人/日（竣工5年目）	県立高校の学区の広域化、周辺の商業地住宅開発による交流・通学人口の増加
○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	ダイヤ改善による待ち時間の短縮により利便性が向上している。 （待ち時間 朝：約30分→17分 夕：約22分→13分）		
■供給者への効果・影響	利用者の増加に伴う収入増により経営の安定化が図られている。		
■社会全体への効果影響	住民生活	朝夕の通勤通学時間帯に8便の増便により利便性が向上した。	
	地域経済	JR線や神鉄線との接続改善により通勤圏が広がり移住定住が促進されるとともに、観光列車等の運行により観光入込客数の増加に貢献した。	
	地域社会	活性化拠点施設の整備等、法華口駅周辺の整備に寄与した。	
	環境	鉄道へのシフトによるCO2等の排出量が削減され、環境改善に寄与した。	
	安全	自動車走行台数の減少により、交通事故件数が減少し、安全安心なまちづくりに寄与した。	
■費用便益分析 [令和6]	費用	2.5億円(2.8億円)	建設費、再投資費、走行経費
	便益	5.9億円(6.8億円)	総所用時間の短縮、事業者の収益改善

年度価格] 注 2 計算期間： 30年(50年)	指 標	費用便益比 B/C	2.4 (2.4)	純現在価値 NPV	3.4 億円 (4.0 億円)	経済的内部 収 益 率 EIRR	15.6% (15.7%)
※人件費単価の上昇と、乗客数・売上げの増による。							
■ 採算性分 析	単年度営業収支黒字転換年令和4年(3年目) 累積資金収支黒字転換年令和27年(26年目) ※累積の場合は再投資含まず。 財務的内部収益率 FIRR1.1%(2.7%)						
	※令和2年度はコロナ禍の影響があった。						
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7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、局地的環境の変化							
鉄道へのシフトによるCO2等の排出量が削減され、環境改善に寄与したものと推察される。							
○改善措置の必要性							
新型コロナ感染症の影響があったが乗車人員は回復傾向にあることから、特段の改善措置は必要ないと考え る。							
○今後の事後評価の必要性							
費用便益分析の結果から、事業効果が発現されていると認められ、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							
特になし。							
○概要図(位置図)							
【整備前】				【整備後】			
○備考							
※評価実施時期：令和7年10月							
※評価の過程で使用したデータ、文献等(毎月労働統計調査)							
※評価の体制(加西市公共交通審議会等)							

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。

注3：費用便益比 B/C について、社会的割引率を4%に設定した値とするが、1%及び2%に設定した値について、参考値として備考欄に記載することができる。

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 [高松市総合都市交通推進協議会]

○事業概要 注1			
事業名	ことடன்新駅（三条～太田駅間）駅舎整備事業	整備区間	三条駅～太田駅間
事業期間	平成28年8月23日（施行認可）～令和2年11月28日（開業）	総事業費	13.6億円
○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"> 高松市は、都市計画マスタープランに掲げる「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指しており、都市の核となる地域交流拠点を形成する上で、公共交通ネットワークを強化し、都市の中心部とのアクセス性の向上を図ることが課題となっている。 本事業は、高松市が目指す将来都市構造の実現に向け、新駅整備により公共交通機能を充実するとともに、新駅を核とした地域のまちづくりを促進し、都市の核となる地域交流拠点の形成に寄与するものである。 		
	<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> 三条～太田駅間に新駅を設置し、公共交通の利便性の向上と都市の核となる地域交流拠点を形成する。 また、鉄道利用者の増加により、琴平電気鉄道の経営安定化を通じ、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"> 公共交通の利便性向上により、高松市総合都市交通計画の基本方針である「だれもが利用しやすい安全・安心な公共交通体系の構築」「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」に寄与する。 	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>ことடன்新駅（三条～太田駅間）開業に伴う市内バス路線再編により、駅利用者が増加している。</p> <p>【ことடன்新駅（三条～太田駅間）に新たに結節したバス路線】</p> <p>R3.11：レインボー循環バス、伏石駅サンメッセ線</p> <p>R4.4：鹿角線（鹿角伏石系統）、高松西高線</p> <p>R6.4：大学病院線（伏石高田系統）、塩江線（伏石空港系統）</p> <p>R7.4：塩江線（伏石塩江系統）</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	9.5億円	13.6億円	・資材等の物価高騰、工事監理等業務追加に伴う増額が生じたため。
工期	3年	4年3ヶ月	・新駅供用開始に必要なことடன்複線化事業（三条～太田駅間）の整備に日数を要したため。
輸送人員	約2,300人/日	1,022人/日（開業：令和2年度） 3,216人/日（令和6年度）	・市内のバス路線再編に伴い、ことடன்伏石駅に結節するバス路線を新設したため。
○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>■駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 琴平線（三条～太田駅間）最寄駅までの所要時間の短縮 新駅設置前：9.9分(794m)、10.1分(805m) 新駅設置後：4.6分(370m)、4.5分(358m) 新駅に新たに結節するバス路線の増加 R3.11：レインボー循環バス、伏石駅サンメッセ線 R4.4：鹿角線（鹿角伏石系統）、高松西高線 R6.4：大学病院線（伏石高田系統）、塩江線（伏石空港系統） R7.4：塩江線（伏石塩江系統） 		

事後評価 総括表

■供給者への効果・影響		■利用者の増加に伴う収入増（増加分：1,291人/日） （開業前：令和元年度）・三条駅（3,224人/日）、太田駅（4,573人/日） （現在：令和6年度）・三条駅（2,532人/日）、新駅（3,216人/日）、 太田駅（3,340人/日）					
■社会全体への効果影響	住民生活	■新駅を整備することにより、駅への所要時間が短縮され、公共交通機関の利便性が向上し、新駅周辺にマンション開発が行われるなど、住宅需要が高まった。 ■本市の人口は減少傾向が続いているものの、新駅周辺（三条町、太田下町、伏石町）の人口は微増している。 ■民間カーシェアサービスが実施されているほか、令和6年8月から民間シェアサイクルサービスの実証事業が実施されており、民間投資が期待されている。					
	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〕 注2 計算期間：30年（50年）	費用	16.8億円 (20.2億円)	貨幣換算した主要な費用：総事業費、維持管理費				
	便益	24.7億円 (29.7億円)	貨幣換算した主要な費用：利用者便益（移動短縮便益）、供給者便益（事業者収益改善）				
	指標	費用便益比 B/C	1.47 (1.47)	純現在価値 NPV	8.0億円 (9.6億円)	経済的内部 収益率 EIRR	3.8% (4.1%)
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7年度（事後評価時点）以降を予測 三条駅～太田駅間：伏石駅 開業年度 1,022人/日 開業4年後 3,216人/日							
○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							
・想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できる。今後、更なる駅利用者の利便性向上を図るため、新駅に乗り入れる高速バス路線の増加に取り組む。 R3.11 高徳エクスプレス（高松～徳島）乗入 R5.12 ハローブリッジ号（丸亀・高松～横浜・東京・新宿線）乗入							
○今後の事後評価の必要性							
想定値の輸送人員を上回っており、事業効果が十分に発揮されていると判断できることから、今後の事後評価の必要性は不要とする。							
○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）							
【整備前】							
【整備後】							
○備考							
※評価実施時期：令和7年10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 ※評価の体制（有識者の委員会等）：令和7年10月高松市総合都市交通計画推進協議会							

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

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業者名 [高知県東部広域地域公共交通協議会]

○事業概要 注1			
事業名	土佐くろしお鉄道新駅設置事業	整備区間	ごめん・なはり線 安芸駅～球場前駅間
事業期間	令和2年2月14日（施行認可）～ 令和3年3月13日（開業）	総事業費	1.57億円
○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"> ・新駅整備予定地周辺において、平成24年4月に「高知県立あき総合病院」が開院した。診療体制が充実、診療機能も向上しており、沿線を中心に多くの住民が受診をするようになっている。また、院内では300人以上が勤務している。 ・一方、最寄りの安芸駅または球場前駅からは、やや離れているため、来院者・病院職員ともに鉄道利用は極めて少ない状況となっている。 ・そこで、あき総合病院前に新駅を整備し、利便性の向上を図ることによって、新たな公共交通利用者を獲得し、経営の安定化に寄与し、持続可能な公共交通の維持につながる。 		
	<p>《事業目的》</p> <p>あき総合病院前（安芸駅～球場前駅間）に新駅を設置し、病院へのアクセスを向上させることで、新たな利用者の獲得を図る。</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部広域地域公共交通網形成計画の主要施策の1つとして「あき総合病院前駅(仮称)設置」を位置付けるとともに、補完する施策を合わせて実施し、新たな公共交通利用者の確保を図る。 ・土佐くろしお鉄道において、新駅の整備効果を活かすための「アクションプラン」を策定。 	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<ul style="list-style-type: none"> ・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た。 ・加えて、本県を舞台としたNHK連続テレビ小説の放映による観光需要の増加により、利用者数が回復傾向である。 			
○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	2.40億円	1.57億円	補助対象経費の精査に伴う減額 （整備は計画通り実施）
工期	約11ヶ月（R2.5月-R3.3月末）	約11ヶ月（R2.5.12-R3.3.30）	計画通り施工

輸送 人員	※全線 2,203 人/日以上	※全線 2,813 人/日（開業時） 3,226 人/日（開業 5 年目）	利便性向上により、計画を上回る利用があったため			
○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		あき総合病院からの最寄駅までの所要時間が短縮された。 〈新駅設置前〉安芸駅：徒歩 12 分(950m) 球場前駅：徒歩 11 分(850m) 〈新駅設置後〉徒歩 3 分（200m）				
■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 [平成 30 年度価格] 注 2 計算期間： 30 年（50 年）	費用	258 百万円 (273 百万円)	貨幣換算した主要な費用：新駅建設費、維持管理費			
	便益	594 百万円 (691 百万円)	貨幣換算した主要な便益：利用者便益、供給者便益			
	指標	費用便益比 B/C 2.31 (2.53)	純現在価値 NPV 336 百万円 (419 百万円)	経済的内部収益率 EIRR 11.4% (11.5%)		
■感度分析 ※計算期間： 50 年	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
	B/C 2.79		B/C 2.30		B/C 2.40	
	NPV 488 百万円		NPV 391 百万円		NPV 383 百万円	
	EIRR 13.3%		EIRR 9.9%		EIRR 11.5%	
	総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%	
	B/C 2.28		B/C 2.82		B/C 2.67	
NPV 350 百万円		NPV 446 百万円		NPV 456 百万円		
EIRR 9.7%		EIRR 13.5%		EIRR 15.3%		
上記分析の基礎とした需要予測 新駅乗降者数 86,505 人/年						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
あき総合病院に通院通勤しやすくなり、ごめん・なはり線沿線住民の利便性を確保することができた。						

○改善措置の必要性	
開業後、明らかになった課題等はないため、改善措置の必要はないと認識。	
○今後の事後評価の必要性	
事業効果が発現しているため、今後の事後評価の必要性はないと認識。	
○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。	
(その他) 特になし。	
○概要図 (位置図)	
【整備前】	【整備後】
	
○備考	
※評価実施時期・・・2025年12月	
※評価の過程で使用したデータ、文献等・・・あき総合病院前駅の設置に関する費用対効果分析資料	

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。