

平成20年 4月 1日  
国土交通省鉄道局

## 平成20年度予算に向けた鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

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、平成20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、その評価結果及び採択箇所等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

幹線鉄道課	課長補佐	吉澤（内線40322） 直通03-5253-8532
鉄道業務政策課	課長補佐	和田（内線57852） 直通03-5253-8542
財務課	課長補佐	井野（内線40532） 直通03-5253-8538
施設課	課長補佐	白岩（内線40802） 直通03-5253-8553
総務課企画室	課長補佐	陶山（内線40172） 直通03-5253-8526

平成20年度予算に向けた新規事業採択時評価について  
【公共事業関係費】

事業区分	新規事業採択箇所数
都市・幹線鉄道整備事業	38
鉄道防災事業	33
合計	71

平成20年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	5年未着工	10年継続中	準備計画5年	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
都市・幹線鉄道整備事業					1	1	1			
合計	0	0	0	0	1	1	1	0	0	

(注1) 再評価対象基準

5年未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業

10年継続中: 事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年: 準備・計画段階で一定期間(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又は10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

## 平成19年度に実施した完了後の事後評価について

### 【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	1			1			1	
新幹線鉄道整備事業	1			1			1	
合計	2	0	0	2	0	0	2	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

## 新規事業採択時評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
椎名町駅 第3セクター等公的主体	22	36	【内訳】 利用者便益：29億円 社会的便益：7億円 【主な根拠】 平成18年度 椎名町乗降人員：18,912人/日	22	1.7	・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 ・橋上駅舎化による踏切混雑の解消	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)

#### 【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 泉岳寺駅) 東京都交通局	4.0	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 蔵前駅) 東京都交通局	7.5	エレベーター 2基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 本所吾妻橋駅) 東京都交通局	2.1	エレベーター 2基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 春日駅) 東京都交通局	2.3	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 板橋本町駅) 東京都交通局	2.6	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 志村坂上駅) 東京都交通局	0.2	エレベーター 3基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 曙橋駅) 東京都交通局	5.1	エレベーター 3基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 蔵前駅) 東京都交通局	1.6	エスカレーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 新宿三丁目駅) 東京都交通局	2.3	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)

地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 高輪台駅) 東京都交通局	0.2	車椅子対応トイレ 1箇所	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 銀座線 青山一丁目駅) 東京地下鉄株式会社	1.3	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 日比谷線 人形町駅) 東京地下鉄株式会社	2.1	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (東京地下鉄株式会社 有楽町線 有楽町駅) 東京地下鉄株式会社	3.4	エレベーター 2基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (名古屋市交通局 東山線 亀島駅) 名古屋市交通局	3.9	エレベーター 3基 車椅子対応トイレ 2箇所	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (大阪市交通局 御堂筋線 天王寺駅) 大阪市交通局	3.5	エレベーター 2基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (大阪市交通局 谷町線 大日駅) 大阪市交通局	1.9	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)
地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事) (大阪市交通局 谷町線 谷町六丁目駅) 大阪市交通局	6.0	エレベーター 1基	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する	本省鉄道局 財務課 (課長 瓦林 康人)

設計費のみ

【都市・幹線鉄道整備事業】  
(鉄道駅移動円滑化施設整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
J R東日本 ・東北本線(東鷲宮駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	4.2	エレベーター(1基) エスカレーター(2基) 障害者対応型トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減	本省鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 東井 芳隆)
J R東海 ・東海道本線(掛川駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	6.2	エレベーター(3基) 障害者対応型トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減	本省鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 東井 芳隆)
J R東海 ・東海道本線(六合駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.8	エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減	本省鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 東井 芳隆)
J R東海 ・東海道本線(新居町駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.4	エレベーター(3基) 障害者対応型トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減	本省鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 東井 芳隆)
J R東海 ・東海道本線(笠寺駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	5.0	エレベーター(3基) 障害者対応型トイレ	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減	本省鉄道局 鉄道業務政策課 (課長 東井 芳隆)

<p>J R 東海 ・東海道本線（垂井駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	3.4	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 東海 ・東海道本線（清洲駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	3.5	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 西日本 ・奈良線（新田駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	4.0	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 西日本 ・関西本線（平野駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	7.3	エレベーター（4基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 西日本 ・片町線（星田） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	3.4	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 西日本 ・阪和線（六十谷駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	2.0	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>J R 西日本 ・山陽本線（中庄駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	1.8	エレベーター（2基）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>名鉄 ・犬山線・小牧線・広見線（犬山駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	6.3	エレベーター（3基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>名鉄 ・犬山線（岩倉駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	4.9	エレベーター（2基）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>名鉄 ・名古屋本線（国府宮駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	9.0	エレベーター（2基）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>名鉄 ・犬山線（西春駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	4.0	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>近鉄 ・京都線・奈良線（大和西大寺駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	1.9	エレベーター（5基）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>南海 ・南海線（貝塚駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	5.9	エレベーター（4基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>阪急 ・京都線（大山崎駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	8.0	エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>
<p>阪急 ・京都本線（水無瀬駅） 交通エコロジー・モビリティ財団</p>	12.0	エレベーター（2基） エスカレーター（4基） 障害者対応型トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針対応</li> <li>・高齢者、障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消</li> <li>・自力での移動可能性の確保</li> <li>・肉体疲労軽減</li> </ul>	<p>本省鉄道局 鉄道業務政策課 （課長 東井 芳隆）</p>

【鉄道防災事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
J R 北海道 ・室蘭線(御崎～母恋)	0.31	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・宗谷線(日進～北星)	0.09	・落石防護網	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・根室線(厚内～直別)	0.09	・落石止擁壁	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・根室線(音別～古瀬)	0.24	・落石止擁壁	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・根室線(音別～古瀬)	0.14	・護岸擁壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・函館線(石倉～落部)	0.19	・落石止擁壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・函館線(桂川～石谷)	0.14	・護岸根固	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・函館線(山越～八雲)	0.14	・護岸擁壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・函館線(朝里～銭函)	0.08	・護岸根固	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・日高線(日高三石駅構内)	0.16	・落石止擁壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・日高線(厚賀～大狩部)	0.11	・護岸根固	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・日高線(大狩部～節婦)	0.12	・護岸擁壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 北海道 ・日高線(新冠～静内)	0.13	・護岸壁	・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・予讃線(伊予三芳～伊予桜井)	0.07	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・予讃線(伊予中山～伊予立川)	0.08	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・予讃線(八幡浜～双岩)	0.19	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・予土線(真土～西ヶ方)	0.05	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・予土線(半家～十川)	0.04	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・土讃線(阿波川口～小歩危)	0.07	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・土讃線(小歩危～大歩危)	0.44	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・土讃線(土佐穴内～大杉)	0.10	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 四国 ・高德線(神前～讃岐津田)	0.06	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)

J R 四国 ・高徳線(阿波大宮～板野)	0.08	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(段～坂本)	0.05	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(葉木～鎌瀬)	0.05	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(海路～吉尾)	0.24	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(白石～球泉洞)	0.21	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(一勝地～那良口)	0.17	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 肥薩線(那良口～渡)	0.07	・のり面工	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 日豊本線(津久見～日代)	0.05	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 日豊本線(重岡～宗太郎)	0.04	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 久大本線(豊後中川～天ヶ瀬)	0.18	・落石防止擁壁	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)
J R 九州 日南線(曾山寺～子供の国)	0.04	・落石防止柵	・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い	本省鉄道局 施設課 (課長 米澤朗)

## 新規事業採択時評価の結果

### 【鉄道駅総合改善事業】

<b>事業概要</b>					
事業名	椎名町駅総合改善事業	整備区間	西武池袋線椎名町駅		
供用年度	平成24年度 (建設期間:平成20～23年度)	総事業費	22億円 (うち駅総事業費 13億円)		
<b>事業の目的・必要性</b>					
<p>椎名町駅は構内がバリアフリー化されておらず、駅に隣接する踏切が「開かずの踏切」となっている。また、駅周辺道路が狭隘で、広場も整備されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められている。</p> <p>本事業は、広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等鉄道駅の改善を実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、鉄道による地域分断の解消等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図るものである。</p> <p>開かずの踏切：ピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切</p>					
<b>事業効率</b>					
<b>費用便益分析</b>					
費用	22億円 (22億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	36億円 (43億円)	貨幣換算した主なもの：移動時間低減 踏切の通行解消に伴う便益			
B / C	1.7 (2.0)	B - C	14億円 (21億円)	E I R R	8.6% (9.2%)
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 1年
	1.7		1.5		1.6
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 1年
	1.6		1.8		1.7
上記分析の基礎とした需要予測 椎名町駅乗降人員 平成18年度 18,912人/日					
<b>事業による効果・影響</b>					
利用者への効果・影響	バリアフリー経路の確保、エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減、駅へのアクセス改善				
社会全体への効果・影響	駅内外のバリアフリー化、自由通路設置による地域分断の解消、踏切及び周辺道路の混雑解消 等				
<b>実施環境</b>					
<p>地元住民及び地元自治体からの強い要望がある。</p> <p>現在、中央環状新宿線の整備に伴う都道環状6号線の椎名橋の架替え・拡幅工事が行われており、地元豊島区ではこの下部空間を利用した駅前広場、駐輪場の整備を予定している。</p>					
<b>備考</b>					
総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費等を含めたものとしている。					

( ) は 50年で計算

## 再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (幹線鉄道等活性化事業)

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、コスト削減等)	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							
宇野線・本四備讃 線 岡山-児島間 瀬戸大橋高速鉄道 保有株式会社	その他	30	72	【内訳】 利用者便益：57億円 供給者便益：12億円 環境改善便益：1億円 残存価値：2億円  【主な根拠】 岡山・高松間の所要時間短縮 (事業前)1時間弱 (事業後)50分程度	30	2.4	・沿線地域のまちづくり 事業との連携による、地 域活性化の相乗効果  ・当初計画から事業期間が延伸したこ とに伴う、事業年度区分の見直し。 ・地盤改良工事については、工法の見 直しを行い、コスト削減を行った。	継続	鉄道局幹線鉄道 課 (課長 佐々木 良)	

## 再評価の結果

### 【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(高速化))

<b>事業概要</b>						
事業名	宇野線・本四備讃線高速化事業	整備区間	岡山～児島			
供用年度	平成21年度	総事業費	30億円			
<b>事業の目的・必要性</b>						
宇野線・本四備讃線は、本州と四国とを結ぶ重要な幹線鉄道であるとともに、地域の足として重要な路線である。本事業は輸送改善事業により利用者の利便性向上を図るとともに、駅周辺地域を中心としたまちづくり事業と連携することにより、相乗的な地域の活性化が期待できる。						
<b>事業効率</b>						
費用便益分析						
費用	30億円 (30億円)	貨幣換算した主なもの：用地費、建設費				
便益	72億円 (88億円)	貨幣換算した主なもの：所要時間短縮、交通費用節減				
B / C	2.4 (2.9)	B - C	42億円 (58億円)	E I R R	11.7% (11.9%)	
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 10%	
	2.6		2.2			
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 10%	
	2.2		2.7			
残事業の投資効率性	費用	13.1億円	便益	72億円	B / C	5.5
採算性	累積債務解消年 供用開始後40年目					
<b>事業による効果・影響</b>						
利用者への効果・影響	岡山と四国各県との所要時間が短縮され、利用者利便が向上する。岡山～高松間の所要時間は、1時間弱(事業前)が50分程度に短縮する。					
社会全体への効果・影響	輸送改善事業及び駅周辺地域を中心としたまちづくり事業との連携により、地域活性化の相乗的効果の発揮が期待される。					
<b>実施環境</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地の確保：概ね確保されている。</li> <li>・関連事業の状況：JRによる新型車両の投入、岡山駅改良事業の実施等。</li> </ul>						
<b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b>						
利用者数については、明石海峡大橋、しまなみ海道開通等により減少傾向であったが、近年は下げ止まりの様相である。また、他の交通機関の整備状況については、今後の輸送需要見込みに大きく影響を与えるような新たな整備計画はない。						
<b>事業の進捗状況</b>						
平成20年2月現在、用地は概ね確保されており、土木工事が完了した箇所から軌道工事に着手している。						
<b>費用縮減や代替案立案等の可能性</b>						
工法の工夫等により、コスト縮減を図っている。						
<b>対応方針</b>						
事業を継続する。						
<b>対応方針理由</b>						
事業を巡る社会情勢等の変化及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業の妥当性が確認されたので、事業継続とした。						
<b>事業評価監視委員会の結論・意見</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。</li> <li>・委員会の意見：極力早期の開業が実現できるよう更に努力を期待したい。 今後、事業評価にあたって、評価対象の考え方及び事業の内容に応じた評価手法について、見直し要請を行うべきであることを付記する。</li> </ul>						
<b>備考</b>						

( ) は50年で計算

## 完了後の事後評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下高速鉄道整備事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
上飯田連絡線整備 事業	5年以内	706	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 計画時(免許申請時) 731億円 実績706億円                      工期 計画時(免許申請時) 6年 実績8年5ヶ月                      輸送人員 計画時(免許申請時) 3.2万人/日 実績(平成19年度) 3.1万人/日                      B/C 事後評価時2.05(B718億円 C1,470億円)</p> <p>(事業による効果・影響)                      従来、名鉄小牧線上飯田駅から地下鉄平安通駅間(約1km)は、徒歩等による乗換を余儀なくされていたが、上飯田連絡線の開業により、上飯田駅-平安通駅は乗り換えなしで利用でき、平安通駅では改札を通ることなく地下鉄名城線へ乗り換えが可能となり、利便性が飛躍的に高まった。                      味鉢・平安通間は地下方式で建設されたため、小牧線味鉢・上飯田間の踏切除去による道路混雑緩和、鉄道線路による地域分断の解消及び計画道路建設の障害の軽減に寄与している。</p> <p>(社会情勢の変化)                      都市圏全体では自動車利用の増加、少子高齢化等に伴い、鉄道需要が減少基調となっているが、沿線市においては堅調な人口増加を背景とし、上飯田連絡線の輸送人員も開業後順調に推移している。</p> <p>(改善措置の必要性)                      利用者については、現状では順調に推移しているが、長期的には就学人口の減少に伴う通学需要の減少が想定されていること等を踏まえ、今後とも十分に利用されるよう、更なる利便性の向上、環境意識の向上方策等を講じていく必要がある。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      事業主体の主たる目的は達成されたことから今後の事後評価の実施の必要性はないが、需要が予測通り推移しているかを定期的に確認する必要がある。</p>	対応なし	上飯田連絡線 管理部 副長 大森 智仁

#### 【新幹線鉄道整備事業】

事業名 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)
東北新幹線 盛岡・八戸間 鉄道・運輸機構	5年以内	4,565	<p>(評価の基礎要因の変化と要因)                      事業費 (想定値(新規採択時)) 4,550億円 (実績値) 4,565億円                      (変化の要因) 物騰、構造物の見直し、軌道構造の改良                      工期 (想定値(新規採択時)) 平成3年8月から概ね10年 (実績値) 平成14年12月開業                      輸送密度 (想定値(新規採択時)) 13,000人/日・km (実績値) 11,900人/日・km                      (変化の要因) 人口の差異、経済成長率の差異</p> <p>(事業の効果の発現状況)                      1) 事業効率(費用対便益) [現在価値化基準年度:平成19年度] 計算期間:50年                      費用 6,534億円 貨幣換算した主要な費用:建設費、用地関係費、維持改良費等                      便益 8,667億円 開閉換算した主要な便益:利用者便益、供給者便益                      費用便益費B/C 約1.3 純現在価値NPV 2,133億円 経済的内部収益率EIRR 5.6%</p> <p>2) 事業による効果・影響                      利用者への効果・影響                      東京駅・八戸駅の所要時間 約40分短縮(3時間33分 2時間56分)                      東京駅・八戸駅の運賃・料金 16,150円 15,350円                      東京・八戸間 開業前:盛岡で乗換えが必要 開業後:直通により乗換が無くなる                      東京・青森間の下り運行本数 13本 15本 等</p> <p>社会全体への効果・影響                      積雪地域における定時性の確保                      人的交流が活発化し、地域経済が活性化される 等</p> <p>環境への効果・影響                      南関東と青森県間の1人1トリップ当りCO2排出量の減少(開業前後で約32%減少) 等</p> <p>安全への効果・影響                      乗客の死傷事故の減少 等</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      沿線の青森県、岩手県の人口は、昭和60年頃をピークに、減少傾向。想定より低水準の状況。                      経済成長率は、想定よりも低水準で推移し、平成14年頃を境に上昇傾向に転じている。</p> <p>(改善措置の必要性)                      当面大きな改善措置の必要性があるとは認められなかった。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      今後の事後評価の必要性があるとは認められなかった。                      (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)                      上位に位置づけられるガイドライン等に留意し、事業の計画・調査を進める必要がある。                      当初計画値と実績値の乖離が小さくなるよう、需要予測時は柔軟な条件設定を行う必要がある。</p>	対応なし	鉄道・運輸機構 新幹線部 新幹線第一課 (課長 木村 宏)