

平成19年 3月30日
国土交通省鉄道局

平成19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、再評価等を実施していますが、平成19年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果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

総務課 JR・国鉄 清算業務監理室	課長補佐	荻原（内線40242） 直通03-5253-8529
財務課	課長補佐	滝沢（内線40532） 直通03-5253-8538
業務課	課長補佐	上田（内線40603） 直通03-5253-8542
都市鉄道課	開発推進調整官	金子（内線40402） 直通03-5253-8534
施設課	課長補佐	西村（内線40802） 直通03-5253-8553
鉄道企画室	課長補佐	澤井（内線40172） 直通03-5253-8526

平成19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	64
鉄道防災事業	32
合計	96

平成19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		中止	評価 手続中
							うち見直 し継続			
都市・幹線鉄道整備事業		1				1	1			
新幹線鉄道整備事業		2				2	2			
合計	0	3	0	0	0	3	3	0	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18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	5			5			5	
合 計	5	0	0	5	0	0	5	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】 (都市鉄道利便増進事業)

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)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
相鉄・東急直通線速達性向上事業 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	1,957	3,044	【内訳】 利用者便益：3,023億円 その他：21億円 【主な根拠】 平成31年度の輸送人員：202千人/日	1,551	2.0	・経路の選択肢の増加、乗換回数の減少、新幹線鉄道へのアクセス向上等に効果が発揮され、都市鉄道の利用者利便の向上に資するものである。 ・神奈川県交通計画（「かながわ交通計画」）及び横浜市総合計画（「ゆめはま2001プラン」）等において今後整備すべき路線として位置づけられている。	鉄道局 都市鉄道課 (課長 濱 勝俊)

【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	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					
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業 第三セクター等公的 主体	25	65	【内訳】 ・利用者便益（運賃低下効果等）：28億円 ・供給者便益：29億円 ・環境改善便益等：9億円 【主な根拠】 鉄道コンテナの輸送力増強（17万トン/年）	30	2.2	（利用者への効果・影響） ・輸送力増強により、鉄道利用機会の向上を図ることが期待される。 ・九州地区の港湾を利用した関東圏・関西圏から東アジアへのSea & Railサービスの促進が期待される。 （社会全体への効果・影響） ・モーダルシフトが進むことで、地球規模の環境問題（地球温暖化、大気汚染）の悪化を緩和することが期待される。	鉄道局 総務課 JR・国鉄清算業務 監理室 (室長 篠部武嗣)

【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)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
野方駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	15	85	【内訳】 利用者便益：74億円 社会的便益：11億円 【主な根拠】 平成17年度乗降人員： 21,885人/日	15	5.7	・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緩和。 ・中野区の交通バリアフリー整備構想において、重点整備地区の中心となる駅として位置づけられている。	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
西宮北口駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	35	119	【内訳】 利用者便益：37億円 社会的便益：82億円 【主な根拠】 平成17年度乗降人員： 72,492人/日	32	3.8	・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化。 ・駅周辺の地域分断の解消。 ・駅前広場の整備等駅周辺部の整備と一体的に事業が進められることにより、駅周辺のまちづくりにも寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下駅火災対策施設整備事業)

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)
地下駅火災対策施設整備事業 (京阪電気鉄道(株) 本線) 中之島高速鉄道(株)	15	・事務室の排煙設備の設置	・火災による被害の軽減 ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (鉄道駅耐震補強事業)

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)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (京成電鉄(株)千葉線京成千葉駅) 第三セクター等	5.2	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (東京地下鉄(株)千代田線代々木上原駅) 第三セクター等	3.0	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (東京地下鉄(株)日比谷線中目黒駅) 第三セクター等	0.65	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (北総鉄道(株)北総線東松戸駅) 第三セクター等	0.84	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (北総鉄道(株)北総線新鎌ヶ谷駅) 第三セクター等	2.1	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (南海電気鉄道(株)高野線塚東駅) 第三セクター等	1.1	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (南海電気鉄道(株)高野線北野田駅) 第三セクター等	0.21	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (大阪府都市開発(株)泉北高速鉄道線光明池駅) 第三セクター等	6.3	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (阪神電気鉄道(株)西大阪線西九条駅) 第三セクター等	1.5	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)大阪線河内山本駅) 第三セクター等	0.20	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)京都線丹波橋駅) 第三セクター等	0.43	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)京都線京都駅) 第三セクター等	0.13	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)山田線松阪駅) 第三セクター等	0.26	・駅部柱の補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

鉄道駅耐震補強事業費補助 (近畿日本鉄道(株)名古屋線近鉄四日市駅第三セクター等)	9.0	・高架橋柱の耐震補強	・地震による被害の軽減 ・発災時における鉄道駅の緊急人員輸送の拠点等の機能の確保に資する ・安全の確保	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
--	-----	------------	---	-------------------------

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (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) (仙台市交通局 南北線泉中央駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線八乙女駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線黒松駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線旭ヶ丘駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線台原駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北仙台駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北四番町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線北勾当台公園駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線広瀬通駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線仙台駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線五橋駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北線愛宕橋駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	<ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針対応 自力での移動可能性の確保に資する 安全の確保に資する 安心感の確保に資する 	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)

地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線河原町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町一丁目駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線長町南駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (仙台市交通局 南北 線富沢駅) 仙台市交通局	14.6	転落防止柵	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
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 線日本橋駅) 東京都交通局	0.3	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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
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 線新板橋駅) 東京都交通局	0.1	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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴 舞線庄内通駅) 名古屋市交通局	2.6	エレベーター (2基) 車椅子対応トイレ (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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴 舞線塩釜口駅) 名古屋市交通局	2.5	エレベーター (2基) 車椅子対応トイレ (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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 鶴 舞線赤池駅) 名古屋市交通局	2.0	エレベーター (3基) 車椅子対応トイレ (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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
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	2.2	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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 千日 前線阿波座駅) 大阪市交通局	2.0	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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局 長堀 鶴見緑地線心齋橋駅) 大阪市交通局	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ポ 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	鉄道局 財務課 (課長 櫻井俊樹)

【都市・幹線鉄道整備事業】
(鉄道駅総合改善事業(鉄道駅移動円滑化施設整備事業))

事業名	総事業費	事業内容	証 備	担当課
-----	------	------	-----	-----

事業主体	(億円)	主要内容	期待効果	(担当課長名)
J R東日本 ・東海道新幹線(新横浜駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.5	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、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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R東海 ・東海道本線(共和駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.9	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R東海 ・東海道本線(豊田町駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.9	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R東海 ・東海道本線(鷺津駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.3	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・奈良線(稻荷駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	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、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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・山陽線(宝殿駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・山陰線(馬堀駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・山陽線(上郡駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.4	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・山陽線(阿品駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	1.4	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、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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
J R西日本 ・山陽線(新井口駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	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、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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
箱根登山 ・鉄道線(箱根湯本) 交通エコロジー・モビリティ財団	3.5	エレベーター(2基) エスカレーター(4基)	・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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・三河線(刈谷駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	2.2	エレベーター(1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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・名古屋本線/豊川線(国府駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	7.6	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
名鉄 ・名古屋本線(美合駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	4.2	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
阪急 ・宝塚本線(庄内駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	23.1	エレベーター(4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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)
阪急 ・宝塚本線/箕面線(石橋駅) 交通エコロジー・モビリティ財団	13.5	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	鉄道局 業務課 (課長 東井芳隆)

阪急 ・千里線（関大前駅） 交通エコロジー・モビリティ財団	6.8	エレベーター（4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	鉄道局 業務課 （課長 東井芳隆）
近鉄 ・橿原線（筒井駅） 交通エコロジー・モビリティ財団	2.0	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、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	鉄道局 業務課 （課長 東井芳隆）
南海 ・南海本線（貝塚駅） 交通エコロジー・モビリティ財団	6.0	エレベーター（4基）	・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	鉄道局 業務課 （課長 東井芳隆）
しなの鉄道 ・しなの鉄道線（上田駅） しなの鉄道	0.9	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、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	鉄道局 業務課 （課長 東井芳隆）

【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)
JR北海道 ・室蘭線（御崎～母恋） JR北海道	0.33	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・宗谷線（日進～北星） JR北海道	0.09	落石防護網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・根室線（厚内～直別） JR北海道	0.11	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・根室線（音別～古瀬） JR北海道	0.23	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・函館線（石倉～落部） JR北海道	0.20	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・日高線（日高三石駅構内） JR北海道	0.13	落石防止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・根室線（音別～古瀬） JR北海道	0.15	護岸擁壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
・JR北海道 函館線（桂川～石谷） ・JR北海道	0.15	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・函館線（山越～八雲） JR北海道	0.15	護岸擁壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・函館線（朝里～銭函） JR北海道	0.09	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
・JR北海道 日高線（厚賀～大狩部） ・JR北海道	0.10	護岸根固	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・日高線（大狩部～節婦） JR北海道	0.13	護岸壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR北海道 ・日高線（新冠～静内） JR北海道	0.12	護岸壁	・波浪、高潮等による鉄道の被害の軽減 ・海岸等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR四国 ・予讃線（伊予三芳～伊予桜井） JR四国	0.07	落石防護網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）
JR四国 ・予讃線（伊予中山～伊予立川） JR四国	0.07	落石防護網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 （課長 米澤 朗）

JR四国 ・予讃線（八幡浜～双岩） JR四国	0.18	吹付法砕工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（阿波川口～小歩危） JR四国	0.06	落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（小歩危～大歩危） JR四国	0.45	落石防止柵・落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・土讃線（土佐穴内～大杉） JR四国	0.10	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・高德線（神前～讃岐津田） JR四国	0.06	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・高德線（阿波大宮～板野） JR四国	0.08	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予土線（真土～西ヶ方） JR四国	0.05	落石防止網	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR四国 ・予土線（半家～十川） JR四国	0.04	落石防止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（段～坂本） JR九州	0.05	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（海路～吉尾） JR九州	0.18	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（白石～球泉洞） JR九州	0.26	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（一勝地～那良口） JR九州	0.21	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・肥薩線（那良口～渡） JR九州	0.05	のり面工	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日豊本線（津久見～日代） JR九州	0.05	土留擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日豊本線（重岡～宗太郎） JR九州	0.03	落石止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・久大本線（豊後中川～天ヶ瀬） JR九州	0.20	落石止擁壁	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
JR九州 ・日南線（曾山寺～子供の国） JR九州	0.03	落石止柵	・落石等による鉄道の被害の軽減 ・鉄道沿線の道路、民家等の防護に寄与する	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

新規事業採択時評価の結果

【都市鉄道利便増進事業】

○事業概要					
事業名	相鉄・東急直通線速達性向上事業	整備区間	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線日吉駅付近		
供用年度	平成31年度 (建設期間：平成19～30年度)	総事業費	1,957億円		
○事業の目的・必要性					
<p>首都圏における都市鉄道ネットワークは相当程度拡充されてきたものの、既存の路線間の接続の不十分さ、ラッシュ時間帯の速度低下など、都市鉄道ネットワークの機能が十分に活かされていない状況である。</p> <p>横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心間の速達性の向上に資する「相鉄・東急直通線」を整備することにより、首都圏における広域的な都市鉄道ネットワークの形成、都市鉄道の利便性の向上を図ることが求められている。</p>					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	1,551億円 (1,584億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、車両費、車両再投資費			
便益	3,044億円 (3,644億円)	貨幣換算した主なもの：利用者便益（所要時間短縮、費用節減、車両内混雑緩和）、供給者便益、環境等改善便益			
B/C	2.0 (2.3)	B-C	1,493億円 (2,060億円)	EIRR	8.4% (8.7%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+10%
	2.2		1.8		1.9
	需要-10%		費用-10%		建設期間-10%
	1.8		2.2		2.0
採算性	損益収支累積黒字転換年1年、資金収支累積黒字転換年27年				
上記分析の基礎とした需要予測					
羽沢～日吉間 開業年度 201,776人/日					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	■経路の選択肢の増加や乗換回数の減少、既存路線の混雑緩和等鉄道の利便性向上が図られる。				
社会全体への効果・影響	■横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心等との間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化が図られる。 ■東京都心部及び新幹線駅へのアクセス性向上により、沿線地域の拠点機能の強化、沿線地域への産業集積による経済振興が期待される。				
○実施環境					
■本路線は、平成17年度予算において採択された相鉄・JR直通線と併せて運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）における神奈川東部方面線と同等の機能を有する路線である。 ■神奈川県の「神奈川力構想・プロジェクト51」において、混雑の緩和や利便性の向上を図り、将来需要に対応するとともに、望ましい県土を形成するために促進する鉄道網の整備の一部として位置づけられている。 ■横浜市の「ゆめはま2010プラン」において市民の交通を支えるために必要な市内交通体系の整備の一部として位置づけられている。					
備考					
() は50年で計算					

新規事業採択時評価の結果

【幹線鉄道等活性化事業】

○事業概要					
事業名	北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業	整備区間	北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル間		
供用年度	平成22年度 (建設期間：平成19～22年度)	総事業費	25億円		
○事業の目的・必要性					
東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進する必要があることから、本年度完成する山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、新たに北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う。					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	30億円 (36億円)	貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、車両関係費、維持改良費・再投資			
便益	65億円 (84億円)	貨幣換算した主なもの：利用者便益、供給者便益、環境改善便益（CO ₂ 、NO _x 、交通事故）			
B/C	2.2 (2.3)	B-C	35億円 (48億円)	EIRR	9.7% (10.0%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	2.6		2.0		2.1
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	1.8		2.4		2.2
採算性	損益収支累積黒字転換年 5年、資金収支累積黒字転換年 27年				
上記分析の基礎とした需要予測 北九州貨物ターミナル～福岡貨物ターミナル間 開業年度34千トン/年 開業後5年後168千トン/年					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■輸送力増強により、鉄道利用機会の向上を図ることが期待される。 ■九州地区の港湾を利用した関東圏・関西圏から東アジアへのSea & Railサービスの促進が期待される。 				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■モーダルシフト化が進むことで、地球規模の環境問題（地球温暖化、大気汚染）の悪化を緩和することが期待される。 				
○実施環境					
<ul style="list-style-type: none"> ■事業に関連する企業・機関との調整は概ね完了している。 					
備考					
() は50年で計算					

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

○事業概要					
事業名	野方駅総合改善事業	整備区間	西武新宿線野方駅		
供用年度	平成22年度 (建設期間:平成19~21年度)	総事業費	15億円		
○事業の目的・必要性					
<p>野方駅は、片側改札（南側）となっているため、駅の北側の住民は、駅を利用するために駅直近の「開かずの踏切※」を渡る必要がある。また、駅は、バリアフリー化されておらず、駅周辺部においても、道路が狭隘で、駅前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、駅前広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等を実施することにより、バリアフリー化、円滑な歩行者動線の確保等、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>					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	15億円 (15億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	85億円 (105億円)	貨幣換算した主なもの：移動時間短縮、移動抵抗低減			
B/C	5.7 (6.9)	B-C	70億円 (90億円)	EIRR	31.7% (31.7%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	5.8		5.3		5.7
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	5.7		6.3		5.8
<p>上記分析の基礎とした需要予測 野方駅乗降人員 平成17年度 21,885人/日</p>					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅へのアクセス改善 ■ バリアフリー化 ■ エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減 				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ バリアフリー化 ■ 自由通路設置による円滑な歩行者動線の確保 ■ 踏切混雑の緩和 等 				
○実施環境					
<ul style="list-style-type: none"> ■ 地元住民及び地元自治体からの強い要望がある。 ■ 中野区は、野方駅北口整備と駅舎のバリアフリー化を地域の緊急に対応すべき課題として位置づけている。 					
備考					
<p>総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費を含めたものとしている。</p>					

() は50年で計算

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

○事業概要					
事業名	西宮北口駅総合改善事業	整備区間	阪急神戸本線・今津線 西宮北口駅		
供用年度	平成23年度 (建設期間:平成19~22年度)	総事業費	35億円		
○事業の目的・必要性					
<p>神戸本線（1F）と今津南線（1F）の乗継にはコンコース（2F）を経由する必要がある他、十分なバリアフリー化がされていない。また、駅周辺では今津南線の踏切による交通の分断など、今津南線によって駅周辺の地域分断が見られる。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、駅周辺部の整備や今津南線の高架化と一体的に、鉄道駅の改善を実施することにより、神戸本線と今津南線の乗継利便性の向上、駅周辺の地域分断の解消等、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>					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	32億円 (32億円)	貨幣換算した主なもの：建設費			
便益	119億円 (146億円)	貨幣換算した主なもの：移動時間短縮、移動抵抗低減			
B/C	3.8 (4.6)	B-C	87億円 (114億円)	EIRR	18.3% (18.4%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	4.1		3.4		3.7
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	3.4		4.2		4.0
<p>上記分析の基礎とした需要予測 西宮北口駅乗降人員 平成17年度 72,492人/日</p>					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■神戸本線と今津南線の乗継移動時間短縮・移動抵抗低減 ■バリアフリー化 				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道高架化による駅周辺の地域分断の解消 ■踏切待ち時間の解消 等 				
○実施環境					
<ul style="list-style-type: none"> ■現在、西宮市において「西宮北口駅南土地区画整理事業」を実施中。 (平成19年度事業完了予定) ■公共交通活性化総合プログラム「阪急西宮北口駅南地区公共交通活性化協議会」を開催。 (平成17年度下期より今年度まで2カ年) 					
備考					
<p>総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、鉄道高架化事業費を含めたものとしている。</p>					

() 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】

(地下高速鉄道整備事業、ニュータウン鉄道等整備事業)

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	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						
横浜市4号線 日吉～中山間 (13.1km) 横浜市	10年継続中	2,500	2,841	【内訳】 利用者便益：2,440億円 供給者便益：140億円 環境等改善便益：14億円 残存価値：246億円 【主な根拠】 北山田・目黒間の所要時間 約15分短縮 (約55分→約40分)	2,597	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は、横浜市の長期ビジョンである「ゆめはま21プラン」において横浜環状鉄道の一区間として位置付けられている。また、港北ニュータウン開発事業と密接な関係にある。 	継続	鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹)

【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)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	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						
東北新幹線 八戸～新青森間 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	10年継続中	4,590	8,920	【内訳】 利用者便益：2,915億円 供給者便益：5,925億円 残存価値：80億円 【主な根拠】 東京・青森間の所要時間 約40分短縮 (約4時間→約3時間20分)	4,810	1.9	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。 豪雪地域における定時性の確保。 滞在可能時間の増加。 	継続	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)
北陸新幹線 長野～金沢間 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	10年継続中	15,700	19,970	【内訳】 利用者便益：8,890億円 供給者便益：10,700億円 残存価値：380億円 【主な根拠】 東京・金沢間の所要時間 約1時間20分短縮 (約3時間50分→約2時間30分)	15,340	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。 豪雪地域における定時性の確保。 滞在可能時間の増加。 	継続	鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

再評価の結果

【地下高速鉄道整備事業、ニュータウン鉄道等整備事業】

事業概要						
事業名	横浜市 4 号線整備事業	整備区間	日吉～中山 13.1 km			
共用年度	平成 19 年度	総事業費	2,500 億円			
事業の目的・必要性						
横浜市 4 号線は、港北ニュータウンを中心とする北部地域と横浜都心、東京都心部とを結び輸送需要の増加に対処するとともに、横浜市域を一体強化し、放射環状型鉄道網を形成し、本市の街づくりに欠くことのできない路線である。						
事業効率						
費用便益分析						
費用	2,597 億円 (2,617 億円)	貨幣換算した主なもの：用地費、建設費、車両費、維持改良費				
便益	2,841 億円 (3,295 億円)	貨幣換算した主なもの：所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上				
B / C	1.1(1.3)	B - C	244(678)	E I R R	4.4%(5.1%)	
感度分析 (B/C)	需要 + 10%		費用 + 10%		建設期間 + 10%	
	1.2		-		-	
	需要 - 10%		費用 - 10%		建設期間 - 10%	
	1.0		-		-	
残事業の投資効率性	費用	450	便益	2,683	B / C	6.0
採算性	単年度営業収支黒字転換年：平成 30 年度（開業 11 年目） 累積資金収支黒字転換：平成 46 年度（開業 27 年目）					
事業による効果・影響						
利用者への効果・影響	4 号線沿線地域（日吉本町～北山田、葛が谷～川和町）において、最寄り鉄道駅までのアクセス時間が短縮される。					
社会全体への効果・影響	NOx 排出量が約 28t/年、CO2 排出量が約 2940t/年削減される（平成 27 年時点） 葛が谷駅、北山田駅周辺地域では、既に商業施設や集合住宅の立地が進んでいる。					
実施環境						
事業の実効性：一部地域の反対運動により都市計画決定が遅れたため、事業採択時の計画から建設期間が 4 年延びた。しかし、地元に対する交渉により解決し、現在は用地取得率が全区間で 99% に達しているなど、平成 19 年度末の開業に向けて整備を行っている状況である。						
事業の成立性：本事業は、横浜市の長期ビジョンである「ゆめはま 2010 プラン」において横浜環状鉄道の一区間として位置付けられている。また、港北ニュータウン開発事業と密接な関係にある。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
夜間人口の増加傾向は続くものの、免許申請時と比較し、その伸びは鈍化している。また、免許申請時の将来人口推計より、現在の将来人口推計は 2%～4% 程度低くなっている。このような状況の中でも、港北ニュータウン並びに沿線地域では着実な人口定着が図られており、地元住民から早期開業が望まれている。						

事業の進捗状況

- ・用地取得率は全区間で99%となっている
- ・土木工事は概ね完了し、事業全体の進捗率は契約ベースで約75%完了している。
- ・軌道・電気設備工事は平成17年より着手した。
- ・車両は、平成18年5月に2編成を搬入し、現在、センター北～葛が谷間において車両性能試験を行った。
- ・建築、機械設備等は平成18年度以内の契約を予定している。

費用縮減や代替案立案等の可能性

市営交通経営改革プランにおいて、市営地下鉄全体で運営コスト削減、増収対策、給与制度見直し等の目標、行動計画を定めている。

4号線建設にあたっての具体的なコスト縮減例としては以下のようなものがあり、免許申請時の3,002億円から2,500億円となり502億円の縮減が見込まれている。

土木工事

- ・シールドトンネルの新型セグメントの採用、1台のシールドをUターンさせトンネルを2本掘削するなど新技術、新工法の採用
- ・掘削発生土の埋め戻しへの再利用

設備工事や車両関係

- ・駅施設規模の見直しや仕上げの簡素化、車両基地の施設規模の見直し
- ・需要予測見直しによる車両数の減、車両の標準化

(6両×17編成 = 102両 4両×15編成 = 60両 - 42両)

対応方針

継続

対応方針理由

事業採択時の計画から建設期間が4年延びたものの、19年度末への開業に向け整備を行っている状況であり開業の目処がたっている。また、開業により利用者の利便性向上が期待できることから事業継続と判断した。

事業評価監視委員会の結論・意見

事業継続とする

備考

() は50年で計算

再評価の結果

【新幹線鉄道整備事業】

○事業概要						
事業名	東北新幹線 八戸～新青森間	整備区間	八戸～新青森			
工事完了 予定時期	平成22年度末 (建設期間：14年間)	総事業費	4,590億円 (平成15年4月価格)			
○事業の目的・必要性						
新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。						
○事業効率						
費用便益分析						
費用	4,810億円	貨幣換算した主なもの：建設費、用地費、維持改良費等				
便益	8,920億円	貨幣換算した主なもの：利用者便益、供給者便益、残存価値				
B/C	1.9	B-C	4,110億円	EIRR	7.5%	
感度分析 (B/C)	需要+10%			費用+10%		
	2.1			1.8		
	需要-10%			費用-10%		
	1.7			2.0		
残事業の 投資効率性	費用	2,500億円	便益	8,910億円	B/C	3.6
○事業による効果・影響						
利用者への 効果・影響	移動時間の短縮：東京～新青森(青森)間の所要時間約40分短縮 移動利便性の向上：東京～新青森間の直通化による乗換回数の減少など					
社会全体への 効果・影響	住民生活：豪雪地域における定時性の確保、滞在可能時間の増加など。 地域経済：沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。					
○実施環境						
<ul style="list-style-type: none"> ・関係主体の合意 関係地方自治体、営業主体から事業継続の合意を受けている。 ・用地の確保 用地確保は、ほぼ終了している。 ・事業の決定 平成16年12月の政府・与党申合せにおいて、東北新幹線（八戸・新青森間）については、平成22年度末の完成を目指すこととされている。 ・関連事業の状況 新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の計画がたてられている。 						

○事業を巡る社会経済情勢等の変化

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、新規着工時と大きな傾向の変化はない。また、県内総生産等の経済指標は、全国の伸びと同程度かそれ以上のレベルで推移している。なお、これらの社会経済情勢等の動向については、事業効率等の評価に反映させている。

また、他の交通機関については、計画時に将来計画を折り込み済みであり、今後の新幹線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の決定もなかった。

○事業の進捗状況

平成19年2月現在、98%の用地を確保済であり、全区間で工事に着手済である。

○費用縮減や代替案立案等の可能性

新工法の開発や工法の工夫などによりコスト縮減を図っている。

○対応方針

事業を継続する。

○対応方針理由

東北新幹線（八戸・新青森間）の事業については、事業効率、事業による効果・影響、関係地方自治体等からの意見（事業継続について同意）を含む実施環境、事業を巡る社会経済情勢等の変化及び事業の進捗状況等について厳密に評価を行った結果、事業の妥当性が確認されたので事業継続とした。

○事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。

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。

新幹線事業と駅周辺事業等の密接事業連携と着実かつ迅速な実行を期待する。

備考

()は50年で計算

再評価の結果

【新幹線鉄道整備事業】

○事業概要						
事業名	北陸新幹線 長野～金沢間	整備区間	長野～白山総合車両基地（仮称）			
工事完了 予定時期	平成26年度末 （建設期間：23年間）	総事業費	15,700億円 （平成15年4月価格）			
○事業の目的・必要性						
新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資するものである。						
○事業効率						
費用便益分析						
費用	15,340億円	貨幣換算した主なもの：建設費、用地費、維持改良費等				
便益	19,970億円	貨幣換算した主なもの：利用者便益、供給者便益、残存価値				
B/C	1.3	B-C	4,630億円	EIRR	5.1%	
感度分析 (B/C)	需要+10%			費用+10%		
	1.4			1.2		
	需要-10%			費用-10%		
	1.2			1.4		
残事業の 投資効率性	費用	8,920億円	便益	19,900億円	B/C	2.2
○事業による効果・影響						
利用者への 効果・影響	移動時間の短縮：東京～金沢間の所要時間約1時間20分短縮 移動利便性の向上：東京～金沢間の直通化による乗換回数の減少など					
社会全体への 効果・影響	住民生活：豪雪地域における定時性の確保、滞在可能時間の増加など。 地域経済：沿線地域における消費活動の活性化、設備投資の活性化などによる経済波及効果。					
○実施環境						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係主体の合意 関係地方自治体、営業主体から事業継続の合意を受けている。 ・ 用地の確保 用地確保率は、8割程度であり、引き続き用地取得を推進する。 ・ 事業の決定 平成16年12月の政府・与党申合せにおいて、北陸新幹線（長野・白山総合車両基地間）については、長野・白山総合車両基地間で一体的に平成26年度末の完成を目指すこととされている。 ・ 関連事業の状況 新幹線開業に向けて、駅周辺を中心としたまちづくり等の計画がたてられている。 						

○事業を巡る社会経済情勢等の変化

沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、新規着工時と大きな傾向の変化はない。また、県内総生産等の経済指標は、全国の伸びと同程度かそれ以上のレベルで推移している。なお、これらの社会経済情勢等の動向については、事業効率等の評価に反映させている。

また、他の交通機関については、計画時に将来計画を折り込み済みであり、今後の新幹線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の決定もなかった。

○事業の進捗状況

平成19年2月現在、77%の用地を確保済であり、全体の69%で工事に着手済である。

○費用縮減や代替案立案等の可能性

新工法の開発や工法の工夫などによりコスト縮減を図っている。

○対応方針

事業を継続する。

○対応方針理由

北陸新幹線（長野・金沢間）の事業については、事業効率、事業による効果・影響、関係地方自治体等からの意見（事業継続について同意）を含む実施環境、事業を巡る社会経済情勢等の変化及び事業の進捗状況等について厳密に評価を行った結果、事業の妥当性が確認されたので事業継続とした。

○事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。

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。

新幹線事業と駅周辺事業等の密接事業連携と着実かつ迅速な実行を期待する。

備考

()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)
神戸市海岸線整備 事業 (H5年度～H13年 度) 神戸市交通局	5年以内	2,350	<p>（評価の基礎要因の変化と要因） 事業費 想定値（免許申請時）1,703億円 → 実績値2,350億円 工期 想定値（免許申請時）4年11ヶ月 → 7年6ヶ月 輸送人員 想定値（免許申請時）13.8万人/日 → 実績値（平成17年度）3.9万人/日 B/C 事後評価時1.04（B 3,154億円 C 3,018億円）</p> <p>（事業による効果・影響） ①海岸線の整備は、インナーシティ再生プロジェクトの始動や実現のペースを加速させ、インナーシティの都市環境の改善と活力向上に一定の寄与をしている。 ②海岸線の整備は、沿線地域の課題であった公共交通サービスの利便性を改善し、生活・企業活動の行動圏を都心（三宮）や副都心（新長田）まで拡大するなど、同地域の交通課題の解消と交通利便性の向上に貢献した。 ③海岸線は、沿線プロジェクトの進捗により発生する都市内交通需要に十分対応している。また、道路整備や沿線開発による自動車交通量の増加を最小限に食い止め、道路混雑の緩和に一定の役割を果たすとともに、並行する鉄道の車内混雑緩和にも寄与している。 ④海岸線利用者の66%は、西神山手線や他の鉄道路線との乗継者といえることができる。このように、海岸線は、他の路線と連携してネットワークを形成し、利用者のルート選択の幅を広げ、路線間の機能分担を適正化する上で大いに貢献したといえる。また、鉄道ネットワークを多重化し災害時のリダンダンシー（代替性）向上にも大きな役割を果たしている。</p> <p>（社会情勢の変化） ①阪神・淡路大震災による甚大な被害 ②事業計画時に比べ景気が大きく後退 ③少子高齢化の進展 ④情報化社会の進展 ⑤モータリゼーションの進展</p> <p>（改善性の必要性） ①海岸線は、インナーシティ対策の一つとして整備され、現在も整備が進む沿線プロジェクトの先導的な役割も担っている。今後さらに事業効率を高めていくためには、整備中の沿線プロジェクトの着実な推進と、海岸線を軸とした集中的なまちづくりの推進が必要不可欠である。 ②さらなる経費節減と乗客増対策が必要である。 ③敬老・福祉バスの利用実態に見合った行政負担の見直しを行う等の、市の強力な支援が必要である。あわせて、市職員の率先した利用等、不断の地道な取り組みも必要である。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） 一定の整備効果は得られているものの、輸送実績が計画を下回っている現状を踏まえ、今後とも施策の実施や効果の確認を断続的に行い、今後の利用促進やコスト縮減などの取り組みに反映していく必要がある。</p>	対応なし	神戸市交通局 経営企画調整課 (担当課長 坂井 孝)

【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)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
幹線鉄道等活性化 事業費補助(貨物 鉄道)〔門司貨物 拠点整備事業〕 (H11~H13) 北九州貨物鉄道施 設保有㈱	5年以内	70	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ①事業費 73.1億円(計画値)→69.9億円(実績)〔補助対象外事業費含む〕 ②貨物増加輸送トンキロ(北九州貨物ターミナル⇄本州) 計画時(新規採択時) 増加輸送トンキロ数 763,941千トンキロ/年(H10) 事業後(平成14年度) 増加輸送トンキロ数 22,644千トンキロ/年(H14) 現在(平成17年度) 増加輸送トンキロ数 458,560千トンキロ/年(H17) B/C=10.0 (B=753.6億円、C=75.0億円) (事業の効果の発現状況) 福岡貨物ターミナル駅経由で日豊本線に行く貨物が、北九州貨物ターミナル駅から直接日豊 線へ向かうようになるなどにより、全国主要駅~九州各駅間の輸送時間が短縮(約6.4時 間)され、全国各駅~九州各駅間において年間459百万トンキロの輸送量増加となった。 (社会経済情勢の変化) 鉄道貨物輸送トンキロ 事業前(平成13年度) 22,193百万トンキロ 鉄道貨物輸送トンキロ 現在(平成17年度) 22,813百万トンキロ (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 特に改善措置の必要はない。	対応なし	北九州貨物鉄道 施設保有㈱ 管理部財務課 (課長 小園和弘)

【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)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
尾張瀬戸駅総合改善 事業 (H11年度~H13年 度) 尾張瀬戸駅整備㈱	5年以内	12	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 13.2億円(計画時) → 11.8億円(実績) 乗降人員 12,246人(H11実績) → 10,960人(H17実績) (事業による効果・影響) ・ホーム移設に伴うホームへのアクセス改善 ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与 (社会経済情勢の変化) ・瀬戸市の人口動向(横ばい傾向) (改善措置の必要性) 瀬戸市の人口動向を踏まえた尾張瀬戸駅利用者の確保 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	名古屋鉄道㈱ 企画管理部企画課 (企画課長 石田 剛)
岩屋駅総合改善事 業 (H11年度~H13年 度) 神戸高速鉄道㈱	5年以内	32	(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 32億円(計画時) → 32億円(実績) 乗降人員 6,720人(H11実績) → 10,254人(H17実績) (事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・階段の増設・拡幅、ホームの増設等による駅機能の向上 ・駅前駐輪場、公園の整備等駅周辺ので勤められているまちづくりへ寄与 (社会経済情勢の変化) ・都市側事業(HAT神戸)の実施計画の計画フレーム時点からの変更 (改善措置の必要性) 駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要 (今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性はなし	対応なし	神戸高速鉄道㈱ 企画室 (高島 勲二)

<p>舞子公園駅総合改善事業 (H11年度～H13年度) 神戸高速鉄道株</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.6</p>	<p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 6.0億円(計画時) → 5.6億円(実績) 乗降人員 1,750人(H11実績) → 2,545人(H17実績)</p> <p>(事業による効果・影響) ・ホーム転落防止のためのホーム柵設置による安全性の向上 ・エスカレーター・エレベーターの新設・トイレの改良等バリアフリー化 ・駅周辺のまちづくりと一体的に機能する都市再生へ寄与</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・鉄道利用者の減少</p> <p>(改善措置の必要性) ・駅の安全性・機能性向上等事業の主たる目的は達成されており、新たな改善措置は不要</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 再事後評価の必要性なし</p>	<p>対応なし</p>	<p>神戸高速鉄道株 企画室 (高島 勘二)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	------------------------------------